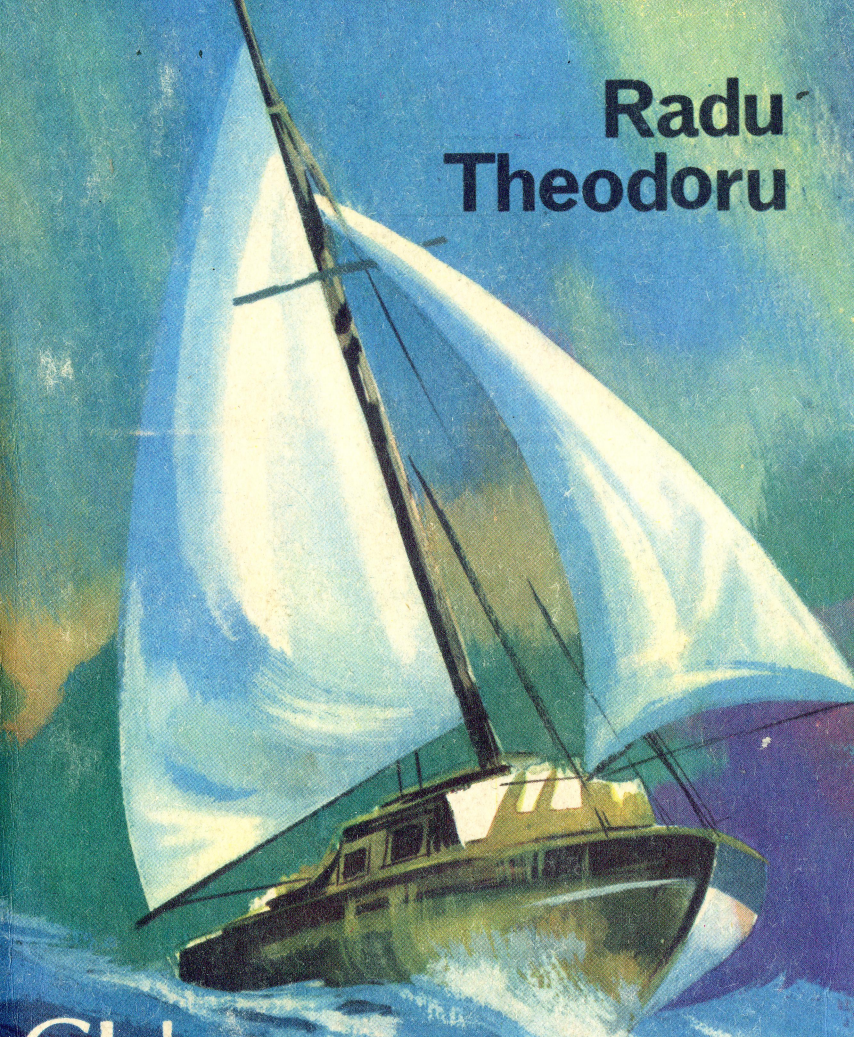
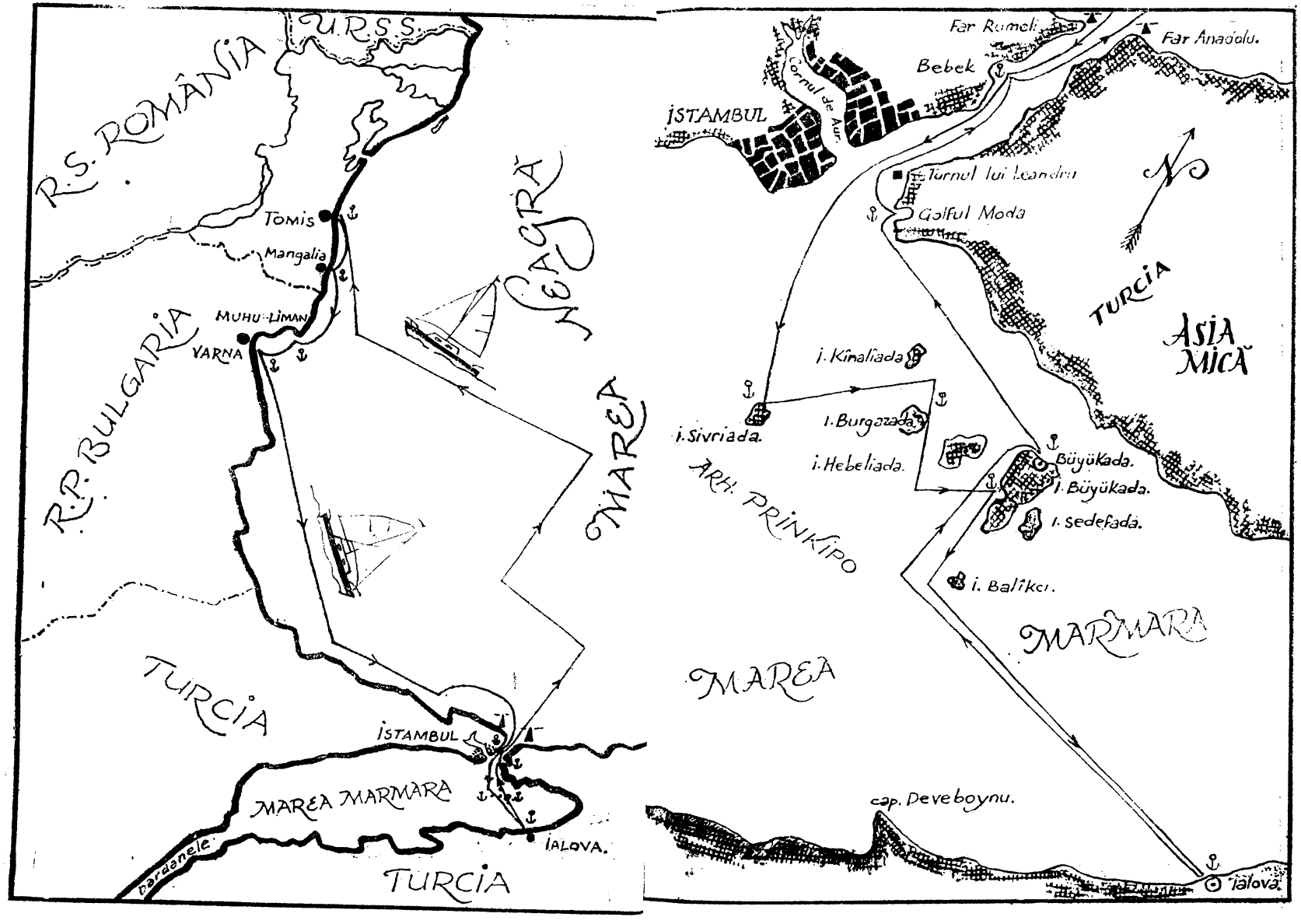
Radu Theodoru

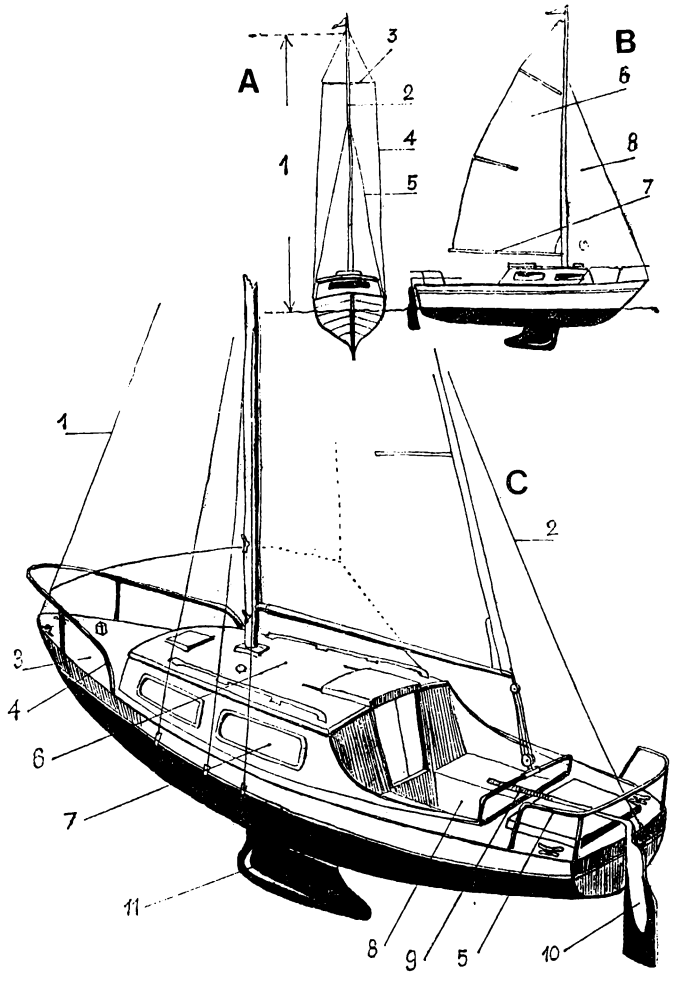


CU HAI·HUI 2 SPRE SUD

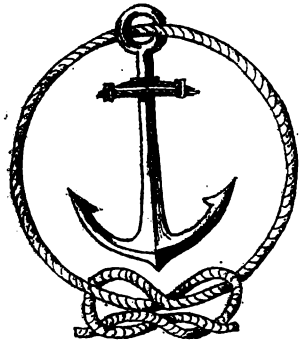
RADU THEODORU

Cu „hai — hui 2“ spre sud


R.S. ROMÂNIA
U.R.S.S.
Tomis
Mangalia
MUHU-LIMAN
YARNA
R.P. BULGARIA
MAREA NEAGRĂ
TURCIA
ISTAMBUL
MAREA MARMARA
Dardanele
IALOVA.
TURCIA
Far Rumeli
Far Anadolu.
Bebek
Cornul de Aur
ISTAMBUL
Țărmul lui Leandru
Golful Moda
TURCIA
ASIA MICĂ
i. Kinaliada
i. Sivriada.
i. Burgazada
i. Hebeliada.
Büyükada.
I. Büyükada.
I. Sedefadă.
ARH. PRINKIPO
i. Balîkcı.
MARMARA
MAREA
cap. Deveboynu.
Ialova.



A Greement : 2 catarg ; 3 crucetă ; 4, 5 sarturi
B 6 vela randă; 7 ghiul ; 8 vela foc
C 1, 2 straiuri prova, pupa ; 3 puntea prova ; 4, 5 balcoane prova, pupa ; 6 roof ; 7 hublou ; 8 cockpit ; 9 echea cîrmei ; 10 cîrma, 11 chilă fixă



Joi 11 ianuarie 1979 scriu cea dintîi frază a acestei cărţi. Lunca Argeşului este plină de pîclă. O pîclă străvezie care transformă sălciile şi arinii în siluete fantaste. Zăpada căzută de cîteva zile şi-a pierdut puritatea şi candoarea. Baiazid, cocoşelul turcesc, îşi trîmbiţează megalomania invers proporţională cu minidimensiunea lui (Baiazid este nu numai megaloman ci şi poligam ; dar împinge poligamia pînă dincolo de acceptabil, atrăgînd în curte găini rurale de dimensiuni normale, spre disperarea vecinilor, care-şi văd poiata depopulată, iar vecinile îl alintă pe Baiazid spunîndu-i haiduc şi în acest alint sublimează poveşti vechi şi poate vise neîmplinite). Vrăbiile care şi-au făcut cuibul între saceac şi acoperiş, chiar în colţul nişei unde lucrez, îşi refac căminul conjugal cu multă ardoare, în piuituri tandre şi hîrjoana care precede primăvara. O zi întru-totul campestră, care nu conţine nici o aluzie la aventura marină. La marea răscolită de furtună. La vuietul ascuţit al vîntului în sarturi. La noaptea aceea orgiacă, în care am dublat Capul Caliacra măturat de vînt şi de lumina spectrală a farului. Scoţîndu-l din întuneric, lumina îi dădea înfăţişare apocaliptică şi izbiţi de furtună ne-am întors să căutăm adăpostul de la Muhu-Liman.

De fapt povestea a început prin 1973, cînd, după ce mi-am epuizat o altă aventură a vieţii, construcţia unei

case de țară, m-am simțit stingher și condamnat irremediabil la rutină. Chiar dacă fiecare carte este prin ea însăși o aventură fantastică. Chiar dacă viața la Grădiștea, cu alchimia luminii și a căldurii, cu fotosinteza și germinația, cu ciclul rotitor al anotimpurilor, cu fierberea vinului și poveștile satului, cu fiecare cuvînt nou descîfrat de Voica ; ori cu teoria asta a mulțimilor descifrată de Horia în orele de matematici, chiar dacă oamenii se descoperă acolo unde se cred intangibili și invulnerabili, scoțîndu-și pentru o clipă măștile lor de fiecare zi și această aventură a cunoașterii dincolo de aparență este prin ea însăși fascinantă, chiar dacă... Niciodată nu-ți poți renega adolescența, fără să te sinucizi. Fără să ucizi omul care-ai fi putut fi. Ori care ai visat să fii. Omul doldora de vise, omul frumos și nobil, trecut în rezervă de cotidian și întîmplarea potrivnică, pe care-l întîlnești în secret la sărbătorile tale intime. Omul acela din adolescență, pe care l-am protejat pe măsura puterilor, care m-a purtat la bordul avionului de vînătoare, care m-a amestecat cu oștile Țărilor Românești, deschizîndu-mi mereu cîte-o fereastră către lume și o alta către mine însumi, mi-a spus într-un taifas sub lună nouă că mi-am creat toate premizele să fac burtă, chelie și mutră gravă, de bonz. Desigur, am ricanat. Uite, dom'le, ce-mi spune după ce-am cărat cu spinarea nu știu cîte zeci de saci cu ciment, după ce am dat la mînă nu știu cîte zeci de mii de cărămizi, făcînd carne vie la buricele degetelor, după ce am luptat cu meșteri de toate sorturile și de toate categoriile, după ce-am încărcat și descărcat, am arat și plantat pomi și viță de vie, după ce am obținut aprobări astăzi, ca mîine să fie infirmate de același organ care le emisese, după ce am bătut la toate ușile tapisate în culorile cele mai distinse ca să scot la lumină bucățele de adevăr, după ce...

Prin 1952 doctorul Aurel Martin-Bologa fusese repartizat într-un sat din Munții Banatului. Cornereva. M-am dus să-l văd. Făcea apostolat, străbătînd munții călare. Am plănuit să ne construim o ambarcație cu care să coborîm pe Bega, Tisa și Dunăre, la Marea cea Mare. Nu ne-am construit ambarcația. Umblînd călare, însoțindu-l prin

cătune, ori hoinărind pe valea Bela-Recăi, am cunoscut o lume, care mai tîrziu s-a numit *Muntele*. Doctorul a plecat la Osaka, pentru a deveni medicul celui dintîi pescador oceanic românesc, construit în Japonia.

Între timp, stabilit la Timişoara, una din etapele periplului meu terestru, am cumpărat o prea frumoasă barcă, un pui de mare avînd rame şi vele, barcă numită de fostul ei proprietar „Hai-Hui". Am navigat cu vele pe Bega, dacă se poate închipui aşa ceva, agăţîndu-i catargul de poduri, făcînd cele mai năstruşnice manevre spre a prinde o boare de vînt şi săturîndu-mă pînă peste cap de navigaţia cu vele pe rîuri de şes. Aurel Martin întors de pe oceane a făcut imprudenţa să navige cu mine. La o ampanare, ghiul l-a făcut K.O. cu atîta putere, încît am crezut că i-a scos falca din încheieturi. Doctorul s-a albit, dar n-a scos un singur cuvînt de protest. Iată un membru de echipaj, mi-am spus. Mai tîrziu am plecat în Deltă cu „Hai-Hui". Lucrurile sînt simpatice atunci cînd scrii lejer : Mai tîrziu am plecat în Deltă cu „Hai-Hui". Ele devin cu totul altceva, cînd le practici aievea. „Hai-Hui" era înscrisă la clubul sportiv „Constructorul". Băieţii de la club au făcut tot ce le-a stat în putinţă ca „Hai-Hui" să călătorească onorabil de la Timişoara la Galaţi. Cavaleţi. Amaraj şi alte o sută de mărunţişuri necesare unei bărci de 4,50×1,40 care este cocoţată pe un autocamion plin cu mărfuri, unde trebuie să stea în echilibru stabil cîteva sute de kilometri. La aventură se asociază prietenul meu Ion. Ajungem noi la Galaţi, ne instalăm confortabil la „Libertatea" (acolo văd pentru întîia oară carcalaci, gîndacii navelor, duşmanii mei de moarte din croaziera atlantică la bordul navei-şcoală *„Mircea"*) şi aşteptăm să ne sosească ambarcaţiunea. Aşteptare instructivă, în care avem ocazia să ne călim nervii, să ne cheltuim banii şi să cunoaştem capriciile şoferilor din transportul de mărfuri. În a nu se ştie cîta zi de aşteptare pe cheu, apare bolidul, cu barca legănîndu-se ameninţător. Totdeauna pe un cheu se află oameni dornici să-ţi dea o mînă de ajutor, mai ales cînd este vorba de o ambarcaţie. Se ivesc necunoscuţi care pun mîna, sînt nişte pescari amatori care se asociază şi în cîteva minute barca este la apă, unde face apă în

modul cel mai propriu. O armăm rapid, o legăm la pupa navei-hotel „Libertatea" și, zoriți, plecăm în aval în aceeași seară. Desigur, greșeală capitală. Se întărește vîntul. Navigăm în volte. Se lasă noaptea. Barca face apă. Frig. Coborîm vela. Într-o barcă, chiar dacă sînt numai doi echipieri, unul din ei este implicit cel care răspunde de bunul mers al treburilor. Chiar și pe Dunăre te poți îneca la modul cel mai exemplar. Constat că se naște tensiune în „echipaj". Și se înfiripă opoziția spiritului liber prin condiția lui multimilenară. „De ce așa și nu așa". „Pentru că așa trebuie și nu așa." Delicii cu eșuări și încurcatul catargului în sălcii, cu vînt tare, de la travers, cu singurătate și tîrziu în noapte, cu o lumină salvatoare. Un șlep ancorat la gura unei bălți. Dormim la șlep. A doua zi navigație splendidă cu vele la Isaccea, unde Ion abandonează. Curentul și umezeala îi fac rău. Nu suportă ideea că doi prieteni la bord, doi intelectuali, să aibă „roluri" de echipaj. Este intolerabil. Este de neconceput. De ce să tragă cu rama dreaptă, dacă lui îi pică bine să tragă cu stînga ? ! Bravul meu Ion este un prieten admirabil, n-o să ne stricăm prietenia veche și încercată, pentru această inepție cvasicazonă care se numește „rol de echipaj". Îl duc la mal, își ia geamantanul, îmi lasă pantofii lui de sport în semn de solidaritate și după ce scot catargul, plec în aval, la rame. Oricum, cea mai sigură rețetă să strici o prietenie este să-ți inviți prietenii la o barcă, să le împarți roluri de echipaj și ție să ți-l păstrezi pe cel de skipper. Fii sigur că nimeni nu te va întreba dacă nu cumva ai mai multă experiență în domeniu, dacă ai mai navigat sau nu, dacă ești sau nu tobă de carte, dacă ai sau nu o calificare în materie. Simpla propoziție spusă pe cel mai cantabil și afabil ton, „Sus vela", este în stare să provoace răscoală la bord. Eu am ajuns în Deltă, Ion la Timișoara și cînd ne-am întîlnit am reluat totul de acolo de unde lăsasem totul. Oricum, m-am familiarizat cu navigația cu vele pe Dunăre cînd vîntul și curentul se compun cîte o dată destul de amenințător, am învățat cîte ceva despre echipaj și despre riscurile unei bărci nepuntate, amarate pe un canal navigabil, vînturat de vapoare, ca și despre ceea ce ți se întîmplă cînd tai prova unui remorcher care urcă în amonte, pe o noapte fas-

tuoasă, cu lună plină, bîtlani și stoluri de lebede. Barca nepuntată se umple cu apă și se duce la fund, așa cum s-a dus „Hai-Hui" în prima noapte pe canalul Sulina. Dacă scapi de prova neagră a remorcherului, cum am scăpat eu, și ai un magnetofon, cum n-am avut eu, atunci poți înregistra cel mai pitoresc argou fluvial de la Dunărea de jos, monument lexical care demonstrează vivacitatea, puterea creatoare și de asociație a limbii române, generozitatea și opulența ei, coloritul și valoarea ei dinamică, plasticitatea ei unică.

Așa că prin 1973, Iani m-a găsit tocmai în starea aceea de freamăt interior, care naște neliniștea și cu ea, marile hotărîri. Iani vrea un cuteraș de 5 metri maximum, cu care să facem navigație costieră la mare ; dar în realitate să ne delectăm în Deltă, acel continent fabulos și unic, visul de aur al pescarilor, vînătorilor și navigatorilor amatori de turism nautic, plin de poezie, țînțari, plauri, bălți de vis, canale și canalete, sălcii străvechi și escale fabuloase. Eu vreau o ambarcație mixtă. Să poată naviga în Deltă și pe Dunăre ; dar să țină și marea, pentru croaziere costiere vizînd lumea mirifică a Orientului apropiat. Oricum, ne trebuiește un proiect pentru o ambarcație puntată, cu derivor rabatabil, propulsată cu ajutorul vîntului, ce dracu ; sîntem doar velișți pasionați, avînd un motor auxiliar, „hors-bord", o cabină cu cel puțin două cușete, el vrea să gătim în cockpit, eu în barcă, el vrea un spirai pe unde să elimine fumul de tutun, eu nu vreau pentru că nu fumez. Vine Stihi Bogdan care ne desenează în curte o formă de 5 metri. Văzută la mărime naturală, o ambarcație de 5 metri înseamnă ceva. Totul este încîntător cînd fabulezi la Grădiștea, trandafirii agățători sînt înfloriți, albinele zumzăie pașnic, conștiința profesională este echilibrată, n-ai bani, fondurile fiind epuizate de pasiunea constructivă anterioară și Stela te privește cu infinită îngăduință, ca pe un băietan pus să facă pozne nevinovate. Se întîmplă acel fenomen interior ciudat, cînd un gînd uitat reapare la nivelul conștiinței matur, plin de dinamică interioară, activ, cu o capacitate de asociere stranie, dovedind după aceea lungă gestație, un gînd dominant, rapace și exclusivist, o idee obsesivă, capabilă de

monopol și imperialism. Deocamdată Iani, care a abandonat arhitectura pentru arta fotografică tehnică și artistică, se însărcinează cu găsirea unor planuri. Stabilim de la început că nu vom merge decît pe seama unor planuri făcute de specialiști, verificate prin construcții de serie, care, devenind ambarcații, au fost încercate la mare și sînt vîndute și cumpărate în mod curent. Apoi este nevoie de un arhitect naval care să transcrie planurile. Apoi este nevoie de un marangoz, ori de mai mulți, care să transforme planurile în realitate. Mai este nevoie de material de construcție, de un loc unde să se poată construi, de o sursă de energie pentru mașini, încălzit și iluminat, de o mie și unul de materiale ajutătoare : holtz șuruburi de aramă, de toate dimensiunile, cuie de aramă, hublouri, tacheți, scripeți, pînză specială de vele, manevre fixe și manevre mobile, aparate de navigație, loc pentru turnat lestul, plumb pentru lest, hărți, instrumente de lucru pe hartă, colaci și veste de salvare, rachete de semnalizare, corn de ceață, mă rog, o listă care se lungește la infinit și a cărei simplă lectură îți ridică părul măciucă. Cu fiecare zi care trece, lista se îmbogățește. Ancore. Baloane de acostare. Dinghy. Totul material de iahting. Ușor. Rezistent. Dimensionat pentru lungimea și greutatea iahtului. Poți înnebuni. Să-ți iei cîmpii. La noi nu există, și nu știu de ce nu există, o întreprindere specializată în acest sens. Te duci, alegi, plătești prima rată, plătești apoi restul și gata. Aiurea se construiesc iahturi din fibră de sticlă armată. Iani vrea unul la fel ; ori măcar din placaj de apă, un Tego de 4 mm. Eu vreau unul clasic, din stejar. Deocamdată avem listele de materiale și o imensă bunăvoință, plus o întreprindere care fabrică bărci la Reghin. Telefonez la Reghin. Desigur, ei construiesc bărci, chiar bărci de concurs, dar nu construiesc iahturi puntate. Iani este un fel de memorie electronică universală. Ne fixăm la constructorii francezi. Toate lecturile noastre în materie de publicitate în acest sens merg spre Franța. Eu am văzut iahturi franțuzești la Cannes. La Menton. La Saint-Tropez. La Arcachon. Iani scrie unui prieten la Paris. Între timp descoperă o tentativă a unor entuziaști, de a constitui un club de turism nautic. Se pare că s-a și format un comitet (pasiunea noastră), că există un sediu,

un atelier de reparat bărci, există bărci, și o primă inițiativă notabilă : o croazieră în grup, cu plecarea de la Tulcea, ieșire în mare, dublarea întregului litoral și punct terminus : Mangalia. Timpul și experiența aveau să mă convingă că pentru reușita unei asemenea tentative și pentru a nu o transforma într-un chin odios sînt necesare cîteva date esențiale, de la care nu poți abdica fără riscul de a te dezgusta pe vecie de turism nautic și de superba aventură a plutirii. Deocamdată se țin ședințe într-un club vraiște, situat prin fostul centru comercial al Bucureștiului și-i cunosc pe oamenii care într-un fel sau altul au înrîurit planurile mele în legătură cu construcția unei ambarcații destinată turismului nautic și sportului cu vele. Nu mai sînt la prima tinerețe, am ochiul vigilent și format, descifrez destul de rapid impostura și oportunismul, coțcăria ieftină, mimetismul și mă bucur intens atunci cînd întîlnesc pasiunea născătoare de fapt și gest social, pasiunea pusă în slujba unei idei și în general valorile morale peste care sîntem atît de des tentați să trecem fără escală. Clubul este al entuziaștilor. Deocamdată într-un soi de hangar există niște „FD"-euri, inițialele venind de la numele englezesc al bărcii „Flying Dutchman" — „Olandezul zburător", una din cele mai rapide bărci sportive cu vele, un „Star" și alte ambarcații eterogene. Aici oficiază meșterul Iszlay, bătrînul și simpaticul Iszlay, trimis de Carol al II-lea la Londra să se specializeze în marangozerie pentru „Y.C.R.R." sau „Yacht Club Regal Român". La o cercetare atentă bărcile sînt în pragul reformei. Au fost adunate din reformele, ori prereformele cluburilor sportive de pe malul Herăstrăului de alt personaj al locului, Elisei Nicolescu, responsabilul și întemeietorul acestei organizații semifantomatice, velist pasionat care a coborît Dunărea cu o barcă cu vele și care are prodigioasa calitate de a se găsi în mai multe locuri în același timp, de a intra pe fereastră acolo unde găsește ușile închise și de a cunoaște toate întreprinderile din București și din țară care ar putea ajuta cu ceva secția de turism nautic, pe directorii acestora, pe directorii adjuncți și mai ales pe contabilii șefi. Pe contabilii șefi, pentru că „secția" nu are bani și atunci întreprinde un fel

de chetă, ori de cerşetorie nobilă şi elegantă, — „daţi-ne dacron pentru vele şi vom face reclamă produsului dumneavoastră“ — „sprijiniţi-ne !“ — „Ajutaţi-ne în problema turismului nautic şi“... formule practicate dealtfel pretutindeni, dar aiurea firmele marşază pe acest fel de publicitate, care la noi nu-şi are rostul, totul fiind riguros închis într-o cifră de plan. Iszlay bacsi cîrpeşte ceea ce este de cîrpit. Catargele şi velele au fost obţinute prin generozitatea contabilă a cluburilor, cu avertismentul că dacă sînt relativ bune pentru o plimbare pe lac, sînt cu totul improprii pentru o croazieră pe Dunăre, şi devin un pericol pentru o croazieră pe mare. Pentru că data croazierei este foarte apropiată şi barca care mi-a fost repartizată nu are nimic decît coca, sînt invitat să fac parte din echipajul lui Radu Iansen, operator la televiziune, velist pasionat, despre care citisem că întreprinsese o călătorie spre sud, pe o balenieră, o barcă de salvare pe care şi-o amenajase singur. Din echipaj mai fac parte un cercetător ştiinţific în biologie se pare şi un tînăr profesor de matematică. Un „F.D.“ este deci o barcă de concurs cu o lungime de 6,05 m, căreia Radu Iansen i-a construit o cabină în care se poate intra pe brînci şi în care pot dormi doi echipieri. Ceilalţi doi ar trebui să doarmă într-un cort şi să aibă doi saci de dormit, dar skipperul spune că bagajul trebuieşte limitat la minimum şi cum se pare că voi dormi în cabină, nu-mi fac prea multe griji. Desigur s-au modificat datele constructive ale bărcii, catargul pare mîncat de carii, dar barca este atît de frumos lăcuită în alb şi roşu, băieţii sînt atît de fericiţi de escapadă, încît retez pe loc apetitul fostului instructor de zbor şi comandant de escadrilă de vînătoare, spre întrebări neavenite, tipicare şi în ultimă instanţă plicticoase. Unde sînt hărţile, compasul, cum s-a făcut pregătirea teoretică a echipajului, cum este asigurată barca şi care sînt mijloacele de salvare, de semnalizare optică şi acustică, ce vom mînca şi bea pe mare în ipoteza că vom fi duşi în larg de o furtună şi alte o mie de fleacuri sîcîitoare, oricum am o vîrstă onorabilă, niscai experienţă în materie de situaţii limită, în care rişti totul pentru tot, dar atunci purtam uniforma şi la bordul avionului eram integral stăpîn pe decizie şi

manevră, perfect instruit și tobă de carte, cu sute și sute de ore de zbor încastrate în reflexe, în judecată, în subconștient. Băieții sînt tineri, au familii, au profesii în care sînt foarte bine cotați, deci sînt și responsabili, îmi spun și este inutil să pisălogesc. Dealtfel fiind invitat, mă hotărăsc să-mi las acasă vîrsta și statutul social. Să execut ceea ce spune skipperul și să-mi folosesc experiența de zbor și pe cea danubiană cu discreție, în așa fel încît să nu lezez nici o susceptibilitate. Știam din experiență proprie și din lectură despre acea boală psihologică de expediție, care se manifestă printr-o iritare continuă și unde nepotrivirile de caracter, de educație, de gîndire, devin focare ale intoleranței. Iată o experiență care merită riscul, mi-am spus. La 17 august 1972 Iansen și biologul pleacă cu autocamionul pe care am urcat barca. Toate formele administrative au fost făcute de Elisei. Am mai umblat și eu pe la foruri, acum așteptăm să plece „șaua" și cu „R.10.M" ; avînd profesorul la bord, demarăm pentru Tulcea. Seara sosește „șaua", lăsăm barca la apă ajutați de x necunoscuți, ne plimbăm pe faleză arborînd mutre de lupi de mare, mîncăm lubenițe de Grădiștea, pe bordura trotuarului, cei doi se culcă „la bord", eu cu profesorul ne culcăm în mașină ca să ne sculăm a doua zi țepeni, cu articulațiile blocate. Plecăm de la ponton în stil mare. Știu că totul este o improvizație, dar nu traversăm nici Oceanul, nici Marea. Oricînd putem acosta ; tîrgui ceva de mîncare și în ultimă instanță putem bea apă din Dunăre, după rețeta pescărească foarte cunoscută.

Biologul cu mine, ca fiind mai grei, facem pe cei de la trapez. Deci stăm fiecare într-un bord, în picioare, agățați de sarturi și asigurăm stabilitatea laterală, conjugîndu-ne mișcările spre în afară, sau spre interior. Profesorul face un curs scurt de inițiere la foc. Iansen este „le barreur". Dealtfel amîndoi sînt fumători, își aprind țigările unul altuia și fumul rămîne în urmă ca un siaj aerian. După o voltă menită să ne fixeze pe brațul Sf. Gheorghe se aude un trosnet sinistru și piciorul catargului se retează brusc. Sînt în babord, avem murele în babord, deci catargul cade în capul biologului și eu sînt aruncat peste bord, cu piciorul stîng încurcat în școta focului. Asta înseamnă să fi tîrît în aval, paralel cu barca, să auzi țipete

şi comenzi inutile, să înghiţi apă şi să te descurci singur. Nu vreau să tai şcota cu cuţitul de vînătoare pe care-l port la centura pusă peste slip. Fac acrobaţia de rigoare, îmi eliberez piciorul şi urc la bord. Cu pagaele, remorcînd catargul şi velele, ajungem la mal. Bălăcărim prin nămol, tragem barca pe mal, o dezarmăm, întindem toate şcotele şi fungile printre pomi şi pe ele agăţăm la uscat întregul echipament. Skipperul pleacă la şantierul naval din Tulcea să confecţioneze un picior metalic în care să se îmbuce catargul. Pentru că nimic n-a fost foarte exact stabilit la plecare, dorm sub randă, pe pămînt, în sacul de dormit. De rest, se ocupă ţînţarii. Vieţuim în „naufragiaţi" pînă se montează piciorul metalic, se dau găurile pentru buloane şi se poate prinde catargul. Barca la apă şi... înainte. Volte, vînt ca pe Dunăre din toate părţile, barca face apă, acostăm, o scoatem, probabil apa intră pe la puţul derivorului, nu probabil, sigur intră pe acolo, navigaţia pe Dunăre este încîntătoare cu condiţia să ai răbdare şi să cunoşti regula compunerii forţelor exercitate de curent asupra derivorului şi de vînt asupra velelor, să fii încredinţat că teoria cuplului de răsturnare sau şavirare în limbaj de bord este o mare realitate şi să nu fi improvizat un derivor. Toată lumea la bord este încredinţată de naşterea cuplului de şavirare, de aceea skipperul, biologul şi cu mine facem tot ce este posibil să-l prevenim, dar la o jumătate de milă în amonte de Mahmudia, o pocnitură, nu, nu este catargul, barca se dezechilibrează brusc, dar sîntem la posturile noastre din borduri şi aproape egali în greutate ; iar de sub coca, Dunărea scurge la vale, ţîşnit ca un „Hopa Mitică", propriul nostru derivor care, fabricat repede din Tego, nu rezistase şmecheriei matematice de mai sus.

Acostare. Descopăr o bostănărie după mirosul adus de vînt. Tîrguim lubeniţe. Apoi, la pagae, ajungem la Mahmudia, unde există un şantier şi unde cei de la atelier se milostivesc şi ne confecţionează o frumuseţe de derivor din tablă de fier de 4 mm greu ca o ghilotină.

Apoi o manevră de plecare greşită ne vîră într-un remorcher şi ni se sfîşie randa. Ţipete. Nervi. Disperare. Tac şi privesc. Tac şi ascult. Tac şi învăţ. Cu biologul luăm

randa și găsim un croitor turc care ne-o coase. Începe să se manifeste spiritul de „grup". La patru oameni. Ridicol. Brațul Sf. Gheorghe de vis. Pescuit. Noapte cu lună fabuloasă, țînțari care ne devorează și semisomnie stupidă sub randa întinsă pe crengile unei sălcii. Biologul prinde doi somni respectabili. Nervi. Trebuie scoasă barca și golită de apă. Navigația cu vînt de pupa Sf. Gheorghe, cu velele în foarfecă. Minune. Profesorul rămîne la Sf. Gheorghe. Noi ieșim în mare, pelicani plutind magnific pe hula ușoară, superb, dumnezeiesc, sîntem liberi, veseli și inconștienți. Dublăm insula Sahalin. Se schimbă culoarea mării. Din albastră devine galben-lutoasă. Văd clar egretele și cormoranii stînd „în picioare" pe o întinsură mult ieșită în larg. Eșuăm. Apa este caldă. Se vede punctul grăniceresc și o cherhana. Se văd lotcile pescarilor. Strigăm. Nu ne aude nimeni. Vîntul bate de la uscat. Împingem, tragem la edec, scăpăm de cîteva praguri, înotăm și pînă la urmă scoatem barca la uscat s-o golim de apă. Grăniceri, forme, telefoane. Scoatem apa. Aranjăm barca. Plecăm cu vînt puternic de la uscat și cu o viteză de-a dreptul tulburătoare. Sîntem fericiți. Iradiem. Plesnet sec. Se smulge capelatura din șuruburi. Pac. Sartul din babord pocnește. Iansen e prezent. Voltă. Jos vela. Iarăși strigăm. Vîntul ne duce în larg. Ne văd pescarii. Admiraseră plecarea noastră magistrală. Vine o lotcă și ne ia la remorcă. Nu se poate face nici o reparație cu sculele și materialele pe care le avem la bord. Tragem barca pe plajă, departe de mare. Ne încărcăm lucrurile într-o cotigă a grănicerilor și ne punem în marș pedestru spre Sf. Gheorghe, unde spre zori avem un vapor la Tulcea. Iată o întîmplare asupra căreia trebuie să meditez, îmi spun, și-mi făgăduiesc cel mai riguros program de pregătire marinărească pentru anii care urmează.

* * *

Îmi este limpede. Ori ce improvizație duce la eșec, în cel mai bun caz. Iar pe mare, pe marea care m-a fascinat din adolescență, conduce sigur la tragedie. Faptul că am fost membru al „Ligii Navale Române" nu-mi dă nici un

fel de pașaport pentru mare. Singurul pașaport valabil este pregătirea. Deci, să mă pregătesc. Să începem cu experiența altora. Thor Heyerdahl a navigat cu o plută de balsa și o barcă din papirus. Experiența lui, dincolo de argument într-o dispută științifică, este una psihologică. De echipaj. De armonizare a caracterelor, de conjugare a efortului, astfel ca rezultanta să dinamizeze și realizeze în fapt o idee. Interesantă sub acest aspect, pentru unul care inițiază o croazieră, pe o ambarcație cu vele (care nu există decît în imaginație) și, desigur, interesantă sub aspectul pregătirii. De fapt aici mi se pare că rezidă esențialul. În tăria, perseverența, ingeniozitatea de a da formă materială unui vis. Unei idei. Împotriva tuturor adversităților. Tăria de a învinge rutina, neîncrederea, birocrația, stupiditatea, ranchiuna, incompetența. Thor a făcut-o magistral. Pe urmă este Sir Francis Chichester. Dintre moderni. Aici lucrurile sînt mai complexe. Înainte de a fi Sir, Chichester a fost instructor de zbor, recordman al unor raiduri solitare, apoi, trecînd la iahting, a fost cap de listă în regatele transoceanice în solitar, întreprinderea lui de tipărit hărți și prietenii i-au finanțat construcția și armarea iahtului *„Gipsy Moth IV"*, înaintea căruia exista *„Gipsy Moth III"* scos la vînzare. Exista de asemenea o opinie publică pasionată, care-l susținea moral. Exista o presă care, pentru a publica știrile scurte transmise prin radio de la bord, oferea sume suculente. Existau firme constructoare, care ofereau materiale de primă mînă contra reclamă. Deci, exista un mediu, o industrie de specialitate, o modă, toate stimulatorii, ca să nu mai vorbim de o tradiție care ține de onoarea națiunii, o tradiție marinărească purtată nu numai de etravele de oțel ale marinei de război și comerciale, dar mai ales de zecile de iaht-cluburi patronate de personalități ale vieții politice și financiare, dispunînd de baze perfect utilate, de o avere dinamică compusă din ambarcațiuni și instalații la uscat, clădiri, hangare, baze nautice, personal specializat, totul finalizîndu-se în marile competiții internaționale, acele *„International Sail Training Races"* care pasionează presa, radioul și televiziunea, devenind evenimente sportive ale Terrei. Deci Francis Chichester

a beneficiat de toate atuurile, fără ca asta să diminueze cu ceva superba lui temeritate, grandoarea și tăria caracterului său, fascinanta lui aventură existențială. Pregătirea croazierei circumterestre, construcția iahtului său, sînt model și iată-mă fișînd ceea ce mi se pare esențial. Termin un prim tom de fișe adăugînd modernilor croaziera circumterestră a lui Alain Colas, premieră mondială pe un trimaran. Mă întorc în timp la doctorul Alain Bombard, omul dăruit unei idei științifice, profund umane, legată de supraviețuirea naufragiaților, care găsesc resursele acestei supraviețuiri în însăși sursa tragediei lor : marea, la Alain Gerbault, care a traversat Atlanticul singur în 1923 și din 1924 pînă în 1929 a terminat ocolul pămîntului, realizat de Chichester în nouă luni, la Joshua Slocum, navigatorul american (1884—1909), cel dintîi solitar în jurul Terrei, la Conor O'Brien și Marcel Bardiaux, Cap-hornierii primelor performanțe de acest gen și îmi scriu pe un început de fișă ceea ce J.R.L. Anderson spusese despre Sir Francis Chichester : „Pentru el a visa înseamnă a hotărî și a hotărî înseamnă a acționa." Deci, acționez. Deocamdată, asupra propriei mele persoane. Iani mă alimentează suculent cu bibliografie. Cărți de iahting, manuale marinărești, reviste de specialitate ca *„Bateaux"* și *„Yachting-Sail and Power"*. Răscolesc anticariatele și încep să-mi fac o bibliotecă și o idee despre ce înseamnă sportul cu vele de croazieră. De aici mă despart „ideologic" de bunul meu amic. El rămîne credincios Deltei. Eu migrez spre mare. Spre larg. Spre mirajul de dincolo de orizont. Să vedem care este tradiția noastră în materie. Pe ce date rezidăm. Ce argumente îmi pot aduce mie însumi, argumente care să întărească o concluzie prin necesitatea ideii de continuitate. Iaht-Clubul Român în 1923. Pînă în 1939, în preajma războiului, dispune la mare, unde se construiește un port de iahting, de 13 sau 14 iahturi, unele construite la Constanța ca *„Dris"*, *„Hoinar"*, *„Crai nou"* și *„Euxin"*, altele cumpărate din străinătate. În vara lui 1939 *„Dris"* cu echipaj format din ofițerii de marină Drimba și Isbășescu ia largul pentru o traversadă a Atlanticului. Este chemat în țară prin radio, de la Malta, din pricina iminenței izbucnirii celui de al doilea război mondial. Din actualul port de turism Tomis, tot în 1939

pleacă la Istanbul, într-o croazieră în grup, 6 iahturi : *„Dor de val"*, *„Crai Nou"*, *„Euxin"*, *„Hoinar"*, *„Crăiţa II"*, *„Dris"*. *„Dris"* şi *„Dor de val"* abandonează. Celelalte patru ajung la Istanbul, fără escală. Numai *„Crai Nou"* intră la Varna, dintr-o neînţelegere. Iahturile sînt însoţite de şalupa Salvamarului *„Albatros"*, pentru asistenţă. Nava poştală *„România"* le aşteaptă în golful Moda, unde are loc o regată turco-română organizată de „Deniz Klübu". Iahtul *„Crai Nou"* cu inginerul Aurel Theodoru coboară spre sud, pînă în arhipelagul Prinkipo din Marea Marmara. Sufletul şi organizatorul croazierei, inginerul N. Caranfil, constructorul salbei de lacuri bucureştene, a cărui soţie Frussy Caranfil, nagivatoare curajoasă în Mediterană, a fost distinsă cu „Meritul Maritim". „Iaht Club Regal Român" avea la 31 decembrie 1939 un bilanţ care însuma la rubrica Activ : 3.832.450 lei, din care flota de iahturi maritime însemna 716.218 lei. Iată, mi-am spus, asemeni ca în aviaţie, desigur mult mai modest (nu există în iahtingul românesc nume ca Romeo Popescu, Pantazi, Ionel Ghica, Max Manolescu, Bîzu Cantacuzino şi încă cîţiva aşi de categorie cel puţin europeană), românii au ştiut să fie şi aici la nivelul timpului. Argumentul unor neavizaţi că aş cădea într-un gol de tradiţie se elimină de la sine. Deci, la treabă.

*
* *

Prima întrebare care se pune este : ce iaht vreau să-mi construiesc, pentru ce scop, pentru cîte persoane şi cîţi bani disponibili am, pentru acest capriciu, cum îi spun prietenii mei. Deocamdată sîntem încă în domeniul teoreticului, oamenii vor interveni mai tîrziu şi despre ei va fi vorba în paginile care urmează, pentru că fără oameni cartea s-ar vida de însăşi raţiunea de a fi încredinţată tiparului. Iată cam ce sintetizează fişele mele la rubrica :

Iaht de croazieră. Pentru a naviga confortabil într-un echipaj de doi, se cere un iaht de două tone şi jumătate, ceea ce înseamnă în general o lungime de 5,50 m. Poate să aibă un derivor lestat ; dar cărţile, planurile şi realizările moderne merg spre cele cu două chile, ori o singură chilă

fixă şi cu greement de sloop. Desigur motor *hors-bord* pentru manevră în port. Iahtul trebuie să fie polivalent, adică comod, stabil, să aibă viteză, să fie locuibil şi să fie marin. Gîndesc mai întîi de toate la calităţile lui marine, cărora le voi subordona restul. În definitiv este vorba de viaţa echipajului, care cîndva se va compune din Horia şi Voica, Stela ieşind din competiţie. Are oroare de apele adînci, nu ştie să înoate şi nu vrea să înveţe înotul. Deci o ambarcaţie familială, de croazieră marină, costieră şi de larg, care să asigure o autonomie absolută de cel puţin 10 zile. Frumos. Iată cum de la început pretenţiile depăşesc planul iniţial. Specialiştii spun că pentru a fi suficient marin, un iaht trebuie să dispună de o cocă avînd o flotabilitate mare, care să se ridice pe val, să nu ambarce apă, să plutească în toate circumstanţele, să fie însavirabilă, etanşă, cu un cockpit mic, etanş, autovidor, adică să evacueze uşor şi rapid ambarcarea masivă de apă şi să nu se umple de la sine avînd planşeul aproape de linia de plutire. Să aibă un pescaj mic, pentru a se putea strecura pe canale puţin adînci şi a veni aproape de coastă cu funduri mici. Să aibă viteză, posibilităţi mari de evoluţie şi uşurinţă de manevră. Dacă vreau ca iahtul să fie transportabil, ceea ce este o idee, atunci trebuie să ştiu că o maşină cu o capacitate cilindrică de 1000 cm^3 poate tracta o cocă şi o remorcă însumînd 500 kg ; că între 1000—1500 cm^3 poate tracta o greutate de 800—1000 kg şi că de la 750 kg în sus lucrurile se complică, remorca trebuind să aibă sistem propriu de frînare, număr şi aşa mai departe.

Prin locuibilitate se înţelege în iahtingul de croazieră cuşeta, adică locul de dormit, bucătăria, masa, cambuza, rezervoarele de apă, W.C.-ul, dulapurile, sertarele, posibilitatea de a sta drept sub roof, sau în cel mai rău caz, cînd aceasta nu se poate realiza, atunci înălţimea cabinei în poziţia aşezat a echipajului să fie de cel puţin 1,20 m.

Pentru a putea naviga pe mare la vederea coastei, sau în larg, este nevoie de un post de navigaţie care să cuprindă o masă pentru lucrul la hartă, cu sertare pentru păstrarea hărţilor, a rechizitelor şi a instrumentelor, cu un perete despărţitor pe care să fie plasate aparatele de navigaţie. Acest capitol al amenajărilor interioare ar

trebui să se subordoneze zicalei marinărești „un loc pentru fiecare lucru și fiecare lucru la locul său", zicală pe care un vechi specialist în iahting, britanicul J. Davies, o completează spunînd că : „dacă este totdeauna jenant să nu găsești ceea ce cauți, treaba poate deveni pe mare cu adevărat periculoasă". Unul din foștii mei subalterni a produs un incendiu la bordul unui avion „Me 109 G6" și sărind tîrziu cu parașuta, a percutat pămîntul înainte ca aceasta să se deschidă, pentru simplul motiv că i-a sărit un contact de la pasul automat al elicii, contact care se găsea undeva jos, în partea din față a carlingii, el uitase unde se afla acel contact, și cu toate indicațiile transmise prin radio nu-l găsise, contactul bineînțeles fiind mereu la locul pe care i-l stabilise constructorul. Ce se poate însă întîmpla cu ancora de furtună, ori cu cornul de ceață, ori cu lanterna, atunci cînd ai neapărat nevoie de ele într-o situație limită și respectivele sînt itinerante în haosul care poate deveni o ambarcație mică, în care ordinea și responsabilitatea lipsesc de la apel ?

Deci, a nu îndesa totul într-un spațiu liliput, fără loc pentru bagaje, fără să ai loc să te sucești cît de cît, dar nici un iaht gigant care cere bani, impune servituți grele la întreținere, presupune un echipaj pentru a putea fi manevrat și amenajările interioare costă o avere și se fac într-un timp indefinit. Dacă adăugăm la toate cele de mai sus că interiorul trebuie să se poată aerisi atît în mers cît și în staționare, că va trebui să aibă loc pentru ancore, vele, pentru material de tîmplărie, cordaje, lansete și măști pentru scufundare, o mică farmacie și cîteva rafturi pentru cărțile-pilot, efemeride și instrucțiuni nautice, atunci am avea în mare imaginea iahtului dacă nu ideal, măcar acceptabil pentru planurile propuse, subînțelegîndu-se că va fi din construcție robust și stabil, astfel încît să poată face față vîntului și valurilor pe furtună să zicem de forța 9 spre 10.

Încep să înțeleg că la navele de acest tip nu greutatea contează, ci lungimea. Desigur Patrik Ellam a trecut Mîneca într-un canoe botezat *„Theta"*. Atlanticul a fost trecut de *„Nove Espero"* = 6 m sau de un 4,20 m, cea mai mică lungime acceptabilă la risc în larg de către William Andrews. Tot Patrik Ellam a desenat pentru Laurent

Giles un iaht „*Sopranino*“ de 6 m, greu de 700 kg cu care Giles a traversat Atlanticul în cursa Plymouth—Santander, dar acestea sînt excepţiile de publicitate şi excesele unor dornici de unicat.

Mă gîndesc la modul practic cum se pot face carturile (ieşitul şi intratul în cabină şi cuşetă), la dormitul şi gătitul pe mare montată, la răul de mare, la cocoţatul pe fiecare val, la eforturile de logoree ale skipperului în a impune disciplina ordinei la bord şi la ingeniozitatea echipajului în a păstra această ordine. Specialiştii spun că pe un vînt de forţa 7 este imposibil să te îmbarci, sau să te dezbraci pe o navă mică. Nu am nici un fel de experienţă în materie, n-am mai construit iahturi, bani n-am ; dar voi avea, în schimb am prieteni fideli, înţelepţi şi mai chibzuiţi decît mine, care, înţelegînd ce este de înţeles, ţin în rezervă cîte-un cec pe care-l scot de la secret atunci cînd mă văd cu prova vîrîtă adînc în val.

Pe acest mediu exploziv năvăleşte Iani agitînd un fitil aprins.

— Planurile ! Au venit planurile ! Avem planurile !

— Ura !

Să consultăm deci planurile !

* * *

„O, suflete al meu, nu năzui la viaţa nemuritoare, ci epuizează domeniul posibilului“. Citez din Pindar şi m-apuc să studiez planurile venite pe adresa mea. Asta în vara lui 1973, ascultînd foşnetul vîntului în lunca înmiresmată a Argeşului şi ciorovăindu-mă cu Iani pentru că de fapt sînt două planuri, pentru două iahturi deosebite. Ele aparţin firmei franceze *Construction Nautiques Edel* — Meyzien. Este vorba de o variantă de 5 m cu derivor rabatabil şi de iahtul pe care pun ochii de la început *Edel IV*, derivor lestat, cu o variantă chilă fixă. Iani moare după cel de 5 m excelent pentru Deltă şi Dunăre, pentru turism costier din port în port pe distanţă de 10—20 mile marine, cu care poţi intra în oricare golfuleţ, poţi să-i urci prova pe nisip, poţi naviga în linişte pe canale

și te poți desfăta pe marile bălți ale Dunării. Dacă ai chef să-l duci pe lacul de la Bicaz, ori de la Vidraru, o poți face urcîndu-l pe o remorcă fără pretenții. Celălalt are o lungime de 7,10 m, o lățime maximă de 2,50 m, înălțimea în cabină de 1,53 și un deplasament de 1,900 tone varianta chilă fixă, 1,850 tone varianta derivor lestat. Desigur, comit cea dintîi greșeală. Consult doar foarte puține planuri desenate de specialiști. Nu consult planuri britanice, olandeze, norvegiene sau suedeze, toate competitive. Apoi, rămîn la un 7 m fără să mă gîndesc că un 9 m poate foarte bine face ocolul pămîntului cu un echipaj de trei, sau chiar de patru. Dar sînt prea grăbit ca să mai caut planuri, n-am răbdare să scriu aiurea, sau să-mi inventez relații. Planurile se adresează unei construcții în poliester, ele trebuie adaptate unei construcții în lemn. Amenajările interioare prevăd un post prova cu două cușete, excelente pentru copii, foarte bune pentru echipier, un W.C. marin și dulăpioare. Careul are în tribord de la prova la pupa un dulap, un bloc bucătărie cu un frigider, un lavoar cu pompă de picior, robinet și golire în mare, cu vană de securitate, un rezervor din plastic de 50 litri cu bușonul de umplere pe punte, un suport cardanic pentru butelia de aragaz, tot felul de dulăpioare pentru veselă, etajere în acaju, apoi o cușetă pentru navigator lungă de 2 m. În babord o cușetă dublă lungă de 1,95 m cu o masă rabatabilă pentru navigație și cu folosință obișnuită, o mulțime de cufere etanșe, un puț pentru motor în pupa, care poate rămîne acolo, sau se poate fixa pe oglindă, cîrmă în două variante, exterioară, deci fixată la pupa pentru derivor, interioară pentru cel cu chilă fixă, catarg și ghiu metalice, catargul rabatabil, toate accesoriile de punte din inox, mă rog, ultima rațiune în materie.

Din tot ansamblul, ceea ce se cîștigă este coca. Restul, începînd de la cel mai umil tachet, la catarg, capelatură și scripeți, de la sarturi și amenajări interioare, trebuiește făcut de mînă. Meșterul Iszlay ar fi marangozul care așteaptă un atelier, ajutoare, materialul și... planurile. Planurile ar putea fi desenate de un vechi și încercat constructor naval, cunoscut între cele două războaie mondiale, părinte al unor șalupe de agrement și iahturi care

se numeşte Friedrich Chertiţa, dalmatin de origină, al cărui tată a fost cîndva proprietar de şantier naval. O invitaţie la Grădiştea, unde se stabilesc modalităţile de lucru şi... demarăm. Printr-o abilă manevră diplomatică, proprie vechilor elini pe care Iani îi face responsabili de tot ce este bun pe acest pămînt, se desenează planurile cuterașului de 5 m. Văzute de aproape, ele nu-mi convin. Între timp însă deschid o nouă rubrică, absolut secretă, ceva asemănător cu un test psihologic, mai exact deschid un adevărat dosar de fişe tuturor celor care sînt suspecţi de a deveni membri de echipaj. De fapt fişa psihologică, socială, comportamentală, ţine de profesia mea. Această fişă-tip conţine pe lîngă datele biografice, reacţiile la situaţiile cele mai diverse puse de cotidian, ca şi la cele create ad-hoc de cel care testează. Nu există candidat la aviaţie pe acest pămînt care să nu fie supus unor teste complexe de toate genurile. Am trecut şi eu pe sub acele furci caudine, unde tehnica dă cele mai regretabile erori în materie de stabilit diagnostice, temperamente şi reacţii psihologice, dar am la îndemînă o întreagă experienţă de instructor de zbor într-o unitate de aviaţie de vînătoare, o pregătire în acest sens, îmi spun că flerul meu profesional mă va ajuta şi de aici încolo trecem la alt capitol, pasionant şi disperat, febril şi plin de imprevizibil care s-ar putea numi :

CONSTRUCŢIA !

Nu mai vreau cuterul de 5 m. Nu vreau să-mi găsesc în el pretextul de a nu ieşi în mare, de a nu face navigaţie la larg şi de a mă limita la un simplu turism nautic, din port în port, sport cu totul agreabil, instructiv şi pasionant ; dar care nu-mi satisface foamea de spaţiu. Spre disperarea tuturor, renunţ la planurile gata făcute şi-l rog pe Friedrich Chertiţa să-mi deseneze iahtul *„Edel IV"* variantă cu derivor lestat. Bătrînul meşter Iszlay n-a găsit nici un loc de atelier. Încerc la toate cluburile de pe malul Herăstrăului. Nicăieri nu găsesc un meşter dispus să se angajeze la o asemenea treabă. Prin februarie 1974 plec cu Iani la Constanţa, pe urmele unui marangoz al clubului „Electrica". Îl găsim într-un fel de clădire pe jumătate ruinată, cîrpită cu rogojini şi placaj, unde lucra la coca unui cuter. Semiruina aceea se află pe malul lacu-

lui Siut-Ghiol, la capătul viilor care tivesc cartierul Tomis III, vis-à-vis de fostele hangare ale hidroaviației, actuala bază nautică a Institutului de Marină, avînd înșirate sub abruptul falezei trei hangare din scînduri, sediul secției de agrement a clubului „Electrica", o clădire din zid a liceului de marină și pe malul lacului căsuțe din prefabricate, un fel de bungalowuri pitorești ale pescarilor sportivi și posesorilor de ambarcații de pe Siut-Ghiol. Într-un golf adînc al Siut-Ghiolului, spre Mamaia și Lacul Tăbăcăriei, se găsește noua bază nautică a clubului, folosită de sportivi și sportivii de performanță. Marangozul se numește Iacob Frențescu și, ceea ce vedem acolo, tocmai aspira praful de rumeguș din interiorul cuterului aceluia, ține de domeniul artei. Filele din stejar lustruite sticlă, fiecare coastă depășindu-și condiția de lemn curbat cu o funcționalitate exactă, trecînd spre metaforă și poezie. Omul este un artist al lemnului. Ne întîmpină ursuz, mormăitor, am date exacte despre felul cum lucrează în asalt, cu pauze lungi închinate libațiilor bahice, știu că poate termina iahtul în 8 luni, sau în 8 ani, știu că la Tulcea sînt încă cîțiva meșteri iscusiți în lemn, lipoveni constructori de mahune ; dar Iacob este și velist, concurează la clasa *„Star"* și asta îl face să simtă ceea ce construiește, nu numai să reproducă fidel niște planuri. După ce ne arată ceea ce a construit, un cuter din stejar care izbit într-o noapte cu furtună de bolovani n-a înregistrat decît niște jalituri la chilă, cîteva bărci de concurs printre care un *„Finn"* lucrat ca o vioară, în care lemnul vibrează și cîntă ; după ce se jură pe toți sfinții că ceea ce construiește acum este ultima barcă pe care-o face în viața lui, după ce se lamentează că bărcile i-au mîncat sufletul și anii tinereții, după ce bufnește și pufnește ascultat cu o răbdare îngerească, convine ca pe vară, cînd *„Elena"* va fi gata, să stăm de vorbă. Îmi plac oamenii exacți, punctuali, al căror cuvînt este de rocă. Se pare că nu este cazul cu don' Giacoppo ; dar o analiză de amănunt mă hotărăște pentru Siut-Ghiol și meșterul pitoresc. Între timp aflu de Mișu Stănescu, antrenor velist, care lucrează ambarcații în lemn. Îi scriu la Constanța. Îmi răspunde. E adevărat. Lucrează. Dar își construiește propriul lui iaht. Oricum, am un punct de reper. Pînă prin iulie sînt

gata planurile de forme, interioarele, cîrma, planul derivorului la scara 1/1 al puţului derivorului. Îmi pun în aplicare testele. Una din probele secrete este aceea a bărcii. Din tot ce se leagă de visul meu nautic am cumpărat deocamdată o barcă din plastic, fabricaţie românească după un model norvegian se pare, cu fund şi pereţi dubli, foarte stabilă şi confortabilă, bună pentru pescuit şi vînătoare, pe care o botez „*Hai-Hui jr.*“ şi care are rol de barcă de serviciu la iaht. Deci am biciul, lipsindu-mi calul şi căruţa. Proba este din cele mai simple. Constă în urcarea lui „*Hai-Hui jr.*“ pe maşină, amararea ei, transportul pînă la Comana, darea jos de pe maşină, transportul pe o pantă abruptă la Neajlov, o escapadă de două ore cu tras la rame şi în aval şi în amonte şi de la capăt : urcarea pantei cu barca grea de cca. 50 kg, cocoţatul ei pe maşină, întoarcerea la Grădiştea, aşezatul la loc, sub pătul şi deasupra coteţului unde tronează Raj, bracul german păr sîrmos. Altă variantă este transportul bărcii la Argeş, coborîrea acestuia pînă la confluenţa cu Neajlovul, 5 km de tras la rame în amonte pînă la Comana, unde barca se urcă pe maşină şi se revine la bază. Este incredibil cîte se pot întîmpla în timpul acestor manevre şi plimbări de agrement pe rîuri de şes. Fără nici o cunoştinţă prealabilă se ivesc marii mentori. Dau ordine, se enervează, ridică tonul, scapă barca şi se lovesc la picioare, au gesturile necontrolate, nedirijate, reflexe tîrzii, în barcă te ard cu ţigarea, îţi suflă fumul în nas, le este imposibil să se lase în apă pentru o baie ; ori să revină în barcă după baie, dezechilibrează barca stînd nonşalant într-un bord fără să sesizeze, nu pun mîna pe rame, în schimb vorbesc de lungi voiaje viitoare la bordul iahtului, vor să debarce acolo unde nu se poate debarca, le este sete cînd nu este nimic de băut, soarele îi arde şi ei nu suportă soarele, „neapărat ne trebuie o tendă la prova unde să stau“, spune bravul viitor echipier, palmele i se julesc înainte de termen, omul este fin, sensibil, uşor angoasat, dă sfaturi pe unde să cobor. Argeşul, văzîndu-l întîia oară, nu recunoaşte talvegul după semnele ştiute, intră în sălcii, sporovăieşte, se ridică în picioare, ori îşi lasă picioarele să atîrne peste bord, ori, după ce

cucerește întregul spațiu vîrîndu-ți tălpile sub nas, se întinde în barcă, își încrucișează mîinile sub cap și visează la arhipelagul Sporadelor în vreme ce tu tragi la rame cei 5 km în amonte, te lasă cu barca în curte, se uită la ceas și-ți spune grăbit că are o întîlnire la București la ora H, oră de care-l mai despart exact 45 de minute, timpul necesar să ajungă acolo cu sufletul la gură.

Desigur, există și ceilalți. Acei camarazi perfecți care-și sincronizează mișcările fără nici un aviz prealabil, care după ce se uită la ceas spun : „e rîndul meu la rame", care nu dau sfaturi pe ton atoateștiutor, nu stau într-un bord, se pot urca în barcă, nu le este sete, nu te ard cu țigara, sînt stăpîniți, economicoși în gest, nu suferă de logoree, bărbați echilibrați, cu simțul umorului și al observației penetrante, care-și asumă o parte din munca brută sau de bricolaj, care n-au întîlniri după ce s-au distrat, lăsîndu-și timp să ajute, care de fapt participă efectiv și aceștia sînt ori aviatori de-ai mei, ori militari, ori profesioniști de toate genurile care au practicat sau practică sporturi de echipă ; ori pur și simplu oameni ca toți oamenii.

Suport stoic sfaturi, păreri binevoitoare, mustrări prietenești și în timpul vacanței la mare fug de la Neptun la Constanța pe strada Dr. Reiner 6, la etajul doi, îl scol pe Iacob din pat și-i pun sub nas planurile desenate de Friedrich Chertița după *„Edel IV"*. Foarte frumos, spune Iacob, dar va trebui modificat aici, aici și aici. Iar în loc de derivor rabatabil, îi punem o chilă fixă. Știu eu pe cineva care vă va lucra accesoriile metalice. Și care ne va da un sfat.

De la etajul doi am ieșit pe terasă. Strada sfîrșește pe faleză, în spatele bustului lui Eminescu, farul genovez este tot acolo, se vedeau vapoarele din radă, marea scînteia și pescărușii făceau volte pe deasupra acoperișurilor, clamînd.

La Grădiștea îi alertez pe tataia Nicu Popescu și pe vechiul meu prieten și sfătuitor în ale plugăritului nea' Ionel Bobe din Comana, îl întîlnesc pe Elisei Nicolescu și purcedem la cea dintîi bătălie. Bătălia stejarului de construcție. Pentru început o scrisoare semnată de Laurențiu Fulga, vicepreședinte al Uniunii Scriitorilor în care se arată rostul construcției, ceea ce vreau să realizez cu

ambarcațiunea, la ce-mi folosește experiența. Scrisoarea are ecou la un entuziast funcționar superior al industriei de resort : Gheorghe Lazăr. Elisei domină scena. Obține toate semnăturile, toate aprobările, apoi cu hîrtia sacră în mînă începem investigațiile „jos", acolo unde se găsește stejarul. Nu orice fel de stejar, stejar uscat, fără noduri, care nu lucrează și nu se diformează, pentru că una este să faci dușumele și alta o ambarcație pentru mare, lucrul este la mintea cocoșului, cocoși găsim destui, chiar arțăgoși, chiar violenți ; dar înțelegere mai puțină. Stejar uscat ? Parcă aș fi spus aur, sau nitroglicerină. Barcă pe mare ? Un biet funcționar de la combinatul lemnului Pipera este pe cale să facă un atac de cord.

— Barcă pe mare ? Inadmisibil !

Omul fuge pur și simplu. Scapă cu fuga. Inutil să lungim peripeția. Inutil să desconspirăm felul cum au fost păcăliți zeci de cerberi, ca să ajungem măcar să vedem și să pipăim o stivă de stejar. Ne încăpățînăm. Cu cît îmi trebuiesc mai multe avize și aprobări, cu atît îmi fac un cap mai aproape de forma pătrată. Iată-ne la „Trafag" în Bucureștii Noi. Un inginer plictisit, doar mai fuseseră acolo alte zeci de scriitori care-i ceruseră stejar pentru ambarcații, zice un „da" din vîrful buzelor. Un „da" cu dar. „Dar stejar verde, care se taie acum ! Altul n-am !" Are, că-l văd în stive. Stive de mii de metri cubi. Mie îmi trebuiesc doar... trei metri cubi. Sînt sătul de mutrele sufi-ciente, arogante, ori obtuze, cărora nu le cer decît să aplice în practică o dispoziție uzuală, perfect legală și în definitiv cu o finalitate...

— Nu mă interesează ce faceți cu stejarul. Din partea mea puteți face și cotețe, zice inginerul subtil și plin de umor.

Pe urmă apar oamenii. Cei interesați de soarta stejarului lor. Maistrul Preda, în timpul liber sculptor în lemn. Entuziasm. Mă duce la șeful depozitului, Boian. Desigur. Trebuie să găsim. Să vorbim cu oamenii. Vorbește cu oamenii. La 1 octombrie spre prînz, Elisei aranjase la IRTA, autobaza Filaret, în timp ce eu găsisem cei trei metri cubi de stejar, dulapi netezi, fără nici un nod, unii groși pentru chilă și etravă ; iar oamenii aceia simpli care-i scoseseră la iveală, maistrul Preda, sculptorul în

lemn și tovarășul Boian, mi-au urat „mare bună și vînt de pupa", iar muncitorii aceia, muncitori într-un depozit de lemn m-au asigurat că în scîndura și în dulapii aceia nu se va găsi un nod nici cît o gămălie de ac.

— Ne dăm și noi seama ce înseamnă să pleci pe mare, cu o coajă de nucă, mi-au spus ei.

A venit șaua carosată, cu un șofer deschis la figură și inimos, am încărcat stejarul prețios și mulțumind acum tuturor celor care au închis capitolul „Stejar", l-am lăsat pe băiatul de pe autocamionul IRTA să vină la Constanța cu cele 80 bucăți de cherestea netivită de 80 m/m și 50 m/m, iar eu cu motorul în plin am luat același drum spre a-l alarma pe Iacob și a pregăti locul unde să stocăm stejarul, adică semiruina care aparținea de fapt unei foste baze a U.T.C.-ului. Ajung seara la Constanța. Îl scot pe Iacob din pat. Protestează. Omul se ia cu mîinile de cap. Credea că a fost, doar așa, o vorbă, un plan. Stau ca gîdea lîngă el, se îmbracă, îl duc la bază, „Elena" nu mai este în hangar, deci liber, îl las acolo, ies în șosea să aștept autocamionul de la autobaza Filaret, vine autocamionul valvîrtej, coborîm jos, șoferul îl manevrează vîrîndu-l cu spatele în hangar și trec pe post de descărcător, ridic cei trei metri cubi de stejar, îi împing jos și de acolo, cu Iacob și șoferul, îi cărăm și stivuim. Arăt ca un hornar. Iacob arată radios, ca o lună plină. Pipăie lemnul. Mormăie. N-a văzut încă așa stejar. Asta cîntă singur. Mă îndrăgostesc brusc de stejarul care m-a stors. Noapte. Iacob mă invită să dorm la el. De ce nu ? Scoate reviste de iahting. Vorbim despre *„Hai-Hui 2"*. Studiem planurile noastre. Stabilim că, dacă el simte nevoia unei modificări, o va face. Stabilim codul de semnale, telefoane, adrese. Apoi, după miezul nopții, el nu mai vrea să facă iahtul. Îmi vine să-l sugrum ; dar îl iau cu duhul blîndeții. Pe la două după miezul nopții nu mai vreau eu să fac iahtul. Mîine vînd stejarul și salutare. Ori îl duc la Tulcea. Sigur că da. Fug la Tulcea cu mașina, aranjez, încarc stejarul și adio. Iacob iarăși vrea să facă iahtul ; „pentru lemn, domnul scriitor, îmi spune. Cu așa lemn n-am lucrat niciodată." Asta a fost într-o marți spre miercuri. Să-mi scuip în sîn. Nici Chichester n-a stat grozav cu meșterii lui, a avut la dispo-

ziție un întreg șantier și tot l-au amînat cu niște luni de zile. Deci miercuri sînt cu Iacob la bază. Are o soție plăpîndă, un copil mic, răbufnește de elan și la bază, în hangarul cel lung, paralel cu malul îi cunosc pe „Comandant" și pe Mache. Amîndoi își lucrează aici, sub flamura clubului „Electrica", așa cum sub aceeași flamură se înscrie *„Hai-Hui 2"*, iahturile de croazieră ale căror șabloane sînt acoperite de cîteva file. Ambarcații mari, de cîte 9 m. Comandantul Boris Cazac, înalt, blond, cu ochi albaștri, strigă la mine și nu știu de ce, pentru că sînt de-a freptul fascinat de stivele de stejar, de mirosul rumegușului, al uleiurilor și ustensilelor, al păienjenișului care țese grinzile, al șobolănimii care probabil domină terenul. Boris Cazac este comandant de navă comercială, a străbătut mările și oceanele lumii, a făcut un ulcer sau ceva asemănător și în concediul lui medical s-a apucat de construcția „bărcuții" cu care are de gînd să întreprindă croaziere pe mare și în Deltă. De fapt nu strigă la mine, așa vorbește el, vede planurile și spune de la început : chilă fixă. Mache zice : chilă fixă. Apoi îl cunosc pe inginerul Mircea Băiceanu. Vechi velist, campion și antrenor, și-a construit un cuter, mi-l arată, da, mă va ajuta să-l armez pe *„Hai-Hui 2"*, are și el un atelier aici, și zice „chilă fixă". Înțeleg că derivor rabatabil înseamnă gaură în barcă, slăbirea chilei, probleme de etanșare, scripeți ca să ridici derivorul, scoici și cochilii care-l blochează, apă în barcă, instabilitate pe mare rea. Ascult argumente. Nici unul pentru derivor lestat. Vom vedea. Deocamdată trebuie să aduc desenul coastelor la scara 1/1, să se poată face șablonul. Apare Dorin. Pitoresc, la obiect, șef de tură în port, tînăr, ochelari cu ramă de aur, are o păsărică. Bărcile cu vele și cu motor. Dacă este loc în hangar și pentru barca lui. Este. Am vorbit cu primul-secretar al Comitetului județean al U.T.C. Sigur, mă sprijină să construiesc, adăpostindu-mă în acel hangar. Speră ca *„Hai-Hui 2"* să fie gata cînd hangarului îi va veni rîndul la demolare. Acolo la Siut-Ghiol o lume. Care visează bărci cu pînze. Care construiește bărci cu pînze. La 14 octombrie mă întorc la Constanța cu planurile pentru șabloane. Iacob spune că cel mai tîrziu în iulie 1975. va fi gata. Deci și-a rezervat opt luni de lucru. Rezonabil. Urmează să facă

şablonul, asta înseamnă să cumpere scîndură, cuie, să strîngă materialul necesar, să tragă materialul la maşină, şi să demareze. Este venit acolo, la hangare, în atmosfera cărora mă integrez fără prea mult efort, este deci venit din Italia inginerul D., la înfăţişare o replică în oglindă a lui Amedeo Nazzari. Inginerul D., constructor de nave bine cunoscut la noi, are un hobby : navigaţia cu vele şi înconjurul pămîntului cu un velier mic. Este cetăţean român, cu domiciliul în străinătate, cu o poveste singulară şi într-un fel tragică. Inginer la şantierele navale Constanţa, şi-a construit un iaht, la bordul căruia visa croaziera îndepărtată. Văzusem acest iaht, alarmat de Iani, care în vara lui 1974 îşi făcuse concediul pe noua plajă a snobilor bucureşteni, Jurilovca. Actualul posesor, instrumentist la Filarmonica din Cluj, navigase cu el de la Tulcea, pe Dunăre, Razelm şi mare, cu intenţia să atingă Varna. Eu l-am găsit în Tomis, am făcut o voltă, iahtul era puţintel îngust, cu formă depăşită, cam incomod pentru croazieră, stătuse multă vreme pe uscat, bordajul nu putea fi garantat, posesorul lui voia şi nu voia să-l vîndă. Mai tîrziu şi-a luat un asociat, o manevră greşită la ieşirea din Tomis şi în 1975 am văzut epava acelui iaht zăcînd pe cheu. A fost un iaht fără noroc. Deci inginerul D. neputîndu-şi realiza visul, construcţia unui iaht cu care să facă înconjurul Terrei, numai formele administrative care să dea gir unei asemenea idei te duc la deznădejde, a cerut o plecare temporară din ţară, sperînd să-şi găsească aiurea împlinirea visului. A fost simplu marinar pe diferite iahturi particulare, a navigat în Egeea şi Mediterana, acum era un fel de căpitan pe iahtul unui milionar vienez, care-şi ţinea nava într-un port italian, unde reputatul inginer constructor era la acea ambarcaţie de toate : mecanic de întreţinere, marangoz, marinar, tîmplar de bord. Echipajele recrutate pentru croazierele estivale ale milionarului erau formate din amatori de croaziere fără muncă, studenţi sau profesionişti diverşi, care nu făceau nimic la bord, în afară de plajă. Milionarul îi telefona sau telegrafia : „— Domnule D., pregăteşte iahtul pentru data de cutare". Venea cu prieteni, ori cu prietene, ieşeau şi reputatul inginer era atunci omul bun la toate, care însă nu mînca la masa stăpînului. Îşi luase şi soţia în această aven-

tură și o furtună care i-a prins traversînd Adriatica, aducînd nava la portul ei de bază, după ce milionarul plecase la Viena cu avionul, a pus cuplului probleme grave. Omul este cărunt, atletic, introspectiv, obosit, are mîinile muncite, scrijelate, bătucite. Venise să-și vadă părinții. Studiază planurile, le interpretează pentru Iacob și-mi spune să renunț la derivorul lestat pentru chilă fixă, dacă vreau să fac navigație de larg.

Se mai întîmplase un lucru notabil în vara lui '74. Făcînd o ieșire cu *„Speranța"*, goeleta cinematografiei, care lua pasăgeri și-i plimba plecînd de la Mangalia, i-am cunoscut pe comandantul și creatorul goeletei, ofițerul de marină Deboveanu Marin și nea' Coco, șeful de echipaj, marinar care s-a vînturat pe toate mările și oceanele, velist pasionat, autodidact cu lectură substanțială și la zi.

Comandantul *„Speranței"* mi-a vorbit cu pasiune de transformarea unui vechi pescador în supla goeletă care tăia cu etrava o mare de azurit, eu i-am vorbit de *„Hai-Hui 2"* care atunci nu exista decît în planurile trasate de Chertița. Comandantul Deboveanu mi-a mărturisit că strînge de-o viață tot felul de lucruri care țin de marină și navigație, parte din ele le-a donat Muzeului Marinei ; dar dacă voi avea nevoie, cînd iahtul va fi gata... Robust, echilibrat, cu un umor de substanță, entuziast, comandantul devine un punct de reper la care nu de puține ori voi face apel pentru a mă orienta în aventura mea cu vise și bărci cu pînze. Apoi vine iarna lui '74—'75 în care îmi revăd programul de antrenament menit să-mi creeze condiția fizică necesară vieții de bord pe un velier mic. Salutul yoghinic adresat soarelui dimineața, suprapus exercițiilor de respirație, cei 600 m de pas gimnastic, indiferent de starea timpului, ca și munca fizică sînt suficiente pentru a păstra vigoarea și elasticitatea. Fostul meu comandant de regiment căruia îi mărturisisem planurile nautice, vechi și încercat pilot de vînătoare, colonelul (r) Racoveanu, îmi găsește dascălul într-ale marinăritului : căpitanul de rangul I (r) Ion Stoian, fost comandant al navei școală *„Mircea"*, al Institutului de marină, 15 ani

în echipa națională de vele clasa 6 m, arbitru la regatele de iahting și consilier al cinematografiei pentru probleme marinărești, care acceptă cu plăcere să mă aibă elev cîteva ore în fiecare luni. Ne apucăm milităreşte de treabă. Fostul marinar și velist încercat alcătuiește o programă analitică judicioasă și fostul aviator își dă toată silința să nu trădeze reputația învățămîntului aviatic, așa că problemele navigației costiere și ale navigației estimate se parcurg cu ușurință, marinarul bunic trecînd la dezvăluirea tainelor litoralului românesc și ale navigației cu vele în Marea Neagră, Bosfor, Marmara și Marea Egee, la construcție, meteorologie marină și mai ales la tehnica „pilotajului" în variatele condiții ale mării și vîntului. Iată-mă la 50 de ani învățînd sîrguincios o meserie nouă. Pasionat, marinarul pensionar îmi alcătuiește un adevărat curs de marinărie, pregătește conspectele lecțiilor și încununează această muncă laborioasă cu un curs de matelotaj, alcătuindu-mi o prea frumoasă colecție de noduri marinărești pe care o țin la loc de mare cinste, acolo unde-mi păstrez toate lucrurile care mă leagă de mare.

Pe lîngă respectul datorat marinarului și vieții lui de dascăl la bordul lui *„Mircea"*, încerc un sentiment bărbătesc de dragoste față de omul care revine cu atîta pasiune și dăruire la profesia pe care a onorat-o superlativ și care, în loc să se odihnească la vîrsta sa respectabilă, pierde cîteva ore în fiecare luni, împărtășind unui neofit tainele acestui meșteșug străvechi. Pe zăpezi și viforniță, ori în zile însorite de iarnă mă prezint la cvartalul de blocuri din spatele Pieții Progresul, bunicul lasă sania cu care-și trage nepoțica și urcăm în apartamentul cu fotografii ale navei-școală în marș cu vele ; ori acostată prin porturile Orientului Apropiat, unde bunicul redevine marinar și nu de puține ori evadează din cursul alcătuit cu migală, rememorînd episoade memorabile de la bord, care întotdeauna se finalizează cu un învățămînt-concluzie : cum să te adăpostești sub vîntul insulelor din Arhipelag, evitînd totodată efectul cumplit de horn al văilor din munți, cum să recunoști schimbarea timpului după fuga marsuinilor, sau după coloritul cerului la apus,

cum să vii la aterizare pe coasta românească plină de întinsuri şi praguri, caietul meu gros de marinărit devine vizibil o adevărată carte şi spre primăvară am o idee exactă despre ceea ce va trebui să fac la bordul iahtului, spre a reuşi.

Dinu Săraru îmi ceruse un serial radiofonic după *Vulturul,* care fusese regizat de artistul emerit Paul Stratilat. Paul Stratilat venise la Grădiştea cu protagonistul, Ion Marinescu. Din una în alta am ajuns la bărci cu pînze, Ion Marinescu a făcut explozie. Un iaht ? Dumnezeule, de cînd gîndeşte la aşa ceva. Croazieră spre sud ? Nici nu se discută. Este membru de echipaj. Să i se dea sarcini exacte. Va executa totul, milimetric. Deocamdată, acum, mîine, la orice oră din zi sau noapte, stă în alertă să plecăm la Constanţa. Să vedem ce este cu construcţia. Mihai Viteazul de la microfon se dovedeşte la fel de intempestiv în cotidian, redevenind Ion Marinescu. Calculat la milimetru, rece, raţional, esenţial, cu o lectură substanţială, Ion Marinescu se înscrie pe listele mele secrete, ca posibil coechipier. Una din calităţile care se subliniază pe acele liste este scrisă cam aşa : „Ştie găti. Posedă toate maşinăriile necesare acestei ocupaţii". Ion Marinescu spune : „Sînt un bucătar excelent. Fac pescuit submarin. Am toate ustensilele necesare pentru asta. Am motoare «hors-bord». Stau concedii întregi în Deltă şi în pustietăţile litoralului. Bricolez. Am o barcă. Sînt în materie." Deci, la 3 ianuarie 1975 descind la ora 05.59 în faţa casei unde locuieşte şi mă transfer în maşina lui, pe care o încălzise între timp, aşa că exact la ora 06.00 conform programului stabilit demarăm, ca la ora 18.30 să fie în cabina lui de la Teatrul Mic, pentru a se machia. Conduce diabolic, cu 130. Este eliptic. Îl întreb cum poate înmagazina o atît de uriaşă cantitate de replici. Îmi spune că are facultatea de a şterge din memorie tot ce nu este necesar să reţină, ca de pe o bandă de magnetofon. Şofează cu precizie. Are ezitări la depăşiri. Vechiul instructor de zbor notează cum stă cu reflexele, cu coordonarea mişcărilor, cu atenţia distributivă. Foarte bine. Ştie exact ce vrea,

timpul lui este împărțit pe minute și secunde, are o voință care-l cimentează într-un monolit impenetrabil, probabil a avut furtuni cumplite în viața lui interioară și după 2h și 30 m sîntem la Constanța, la hangar. Șablonul lui „*Hai-Hui*" este gata. Este gata oglinda. Etrava este cioplită, copastia încheiată, ca și chila. Filele pentru bordaj sînt trase la mașină. Mă încearcă o emoție stranie. Forma asta din lemn vulgar, nerindeluit să conțină în ea silueta zveltă și armonioasă, care ridicînd velele să mă poarte spre locul acela magic niciodată determinat exact în spațiu, locul de confluență unde măreția pură și nealterată a naturii întîlnește visul și aspirația spre absolut, locul unde lestul nenorocit al obișnuințelor de fiecare zi, intriga și meschinăria, trăncăneala gratuită și stupiditatea, invidia și poltroneria, demagogia cerșetoare de privilegii și lipsa de caracter umilindu-se viermiform spre a se tîrî spre vreun fotoliu tapisat confortabil, se diluează în apa sărată a mării, se descompun și se duc la fund, lăsînd între Cer și Apă doar Omul, în plenitudinea frumuseții lui, învăluit în vise, ca într-o hlamidă augustă ? ! Aceasta este forma pe care o vor lua-o echilibrul și statornicia, miracolul plutirii și poezia mării ? Piesele făcute de Iacob sînt artizanat. Etrava este o minune de precizie. Dacă se lucrează în ritmul ăsta, la vară plutim. La vară ! Nu-mi vine să cred. Dăm o raită pe faleză să ne umplem plămînii cu aer salin. Furtună. Valurile bubuie în diguri, învăluindu-ne în pulberi de apă sărată. Văd catargele și vergile navei-școală „*Mircea*", hașurînd orizontul și umplînd peisajul marin cu nostalgie. Habar n-aveam privindu-l pe „*Mircea*" că numai peste un an voi trăi marea aventură transoceanică la bordul lui și că, mai tîrziu, se va lega atît de temeinic de „*Hai-Hui 2*" și de prima noastră croazieră spre Sud.

Rup acum legăturile cu toți oamenii-oracol, care știu absolut totul pe lumea asta și care se încăpățînează, ca în calitatea lor de prieteni, ori de consultanți, să-și impună cu vehemență numai punctul lor de vedere. Asta poate conduce la dezastru, la o tiranie indirectă, la a face cu truda, visele și speranțele mele, ceea ce vor alții, lucru

pe care nu l-am acceptat niciodată. Este una să accepți o idee mai operativă decît a ta, o idee logică și eficientă, și alta este să accepți o tutelă tiranică, măruntă și vehementă, plicticoasă și enervantă. Gîndesc că o construcție nouă, indiferent la ce se aplică ea, trebuie să-l exprime plenar pe cel care construiește. Produsul de serie aparține seriei, unicatul aparține creatorului său. Ascult pe toată lumea, sintetizez și apoi hotărăsc în principiu, Iacob transformă ideea în realitate impregnînd această realitate de stilul și meșteșugul lui, după cum Ion Mardare și gineri-su Nicolae, meșteri țigani din Comana, fac minuni atunci cînd este vorba să pună mîna pe mistrie sau pe ferăstrău și să-mi transpună gîndurile în cărămidă și lemn.

Pe la sfîrșitul lunii, Ion Marinescu propune în echipaj un foarte bun operator de film, care pe deasupra era și fiul fostului meu profesor de muzică. Deci Janot ocupîndu-se cu găsirea opanolului necesar hainelor de protecție, carabinierelor și altor lucruri absolut necesare, mereu efervescent, descoperise pe lîngă operator o ambarcație cu vele la Ovidiu. Hotărîm să dăm o raită să vedem cum avansează Giacoppo și în ce fel se prezintă ambarcația. O vizită la Grădiștea cu tînărul operator fixează rolurile de echipaj. Apoi plecăm la Constanța. Cuterul de la Ovidiu este acceptabil, dar nu marin. Janot se entuziasmează. Vrea să-l cumpere. Vom face antrenamente cu el. pe lacul Căldărușani, unde Janot și-a durat un refugiu. La bază, minune. Stiva de cherestea s-a întruchipat în *„Hai-Hui 2"*. Chila este fixată, fixată etrava, oglinda, copastia și jumătate din filele bordajului. Suplă, elegantă, nobilă, cu ceva de *drakkar* viking, de forță conținînd viteza și robustețea în forme, iahtul comunică direct, îmi transmite o senzație stranie de plenar, de frumusețe agilă, de luptător calm și tenace. În ritmul în care se merge, Iacob va fi gata în iunie. Timpul se prăbușește peste noi. La începutul lui februarie convoc echipajul la Grădiștea. Sînt o mie de lucruri de făcut, de la echipament, la bucătărie, de la motor la aparate și instrumente de navigație. Dau

alarma la aviatori. Fomică, pe titulatura lui oficială maestru emerit al sportului, pilotul de încercare Constantin Manolache, intră în alertă. Am nevoie de un compas, adică de o busolă. Un compas nautic, în ultimă instanță un compas de avion, în lichid. La sfîrșitul lunii plecăm în echipaj, la Constanța. Operatorul întîrzie 15 minute, cu scuzele de rigoare. Tatăl lui, stimatul meu profesor de muzică, unul din compozitorii cunoscuți ai Banatului, m-a ales în corul reunit al liceelor de băieți și de fete, spre marea mea bucurie. Eram și sînt un afon incorigibil și i-am rugat pe băieți, ca atunci cînd mă ascultă pentru selectare, să dezlănțuie infernul. Stratagema a fost infailibilă. Profesorul asurzit de tărăboi m-a trecut la bași, ca la toate repetițiile să bată disperat cu bagheta în pupitru și să strige exasperat : — Cine cîntă fals la bași ?... Am tăcut cu nerușinare, pentru că acolo, în primele rînduri, cînta îngerește aceea căreia îi dăruisem inima de elev în clasa VI-a A. Oricum, alegerea mea în corul reunit al liceelor „Carmen Silva“ și „C. Diaconovici Loga“ din Timișoara nu putea fi o scuză pentru fiul profesorului. Și nici o compensație tîrzie acordată fiului, în amintirea tatălui. *„Hai-Hui 2“* are bordajul pus, minus 8 file. Arată minunat. Fac o vizită la Direcția Hidrografică pentru hărți. Cunosc un ofițer inginer, căpitanul de rangul 2 Constantin Popa, care-mi alcătuiește o listă cu ceea ce-mi poate oferi Direcția Hidrografică, contra cost, cu aprobări speciale sau simplu, ca oricărui navigator. Lista cuprinde dotarea completă pentru navigație în larg, pornind de la compas magnetic și sextant și terminînd cu hărțile, Cărțile pilot, instrumentele de lucru pe hartă și mijloacele de semnalizare și salvare. Trebuiesc făcute demersuri la Consiliul Politic Superior al Armatei. La comandamentul Marinei Comerciale. Sînt călit în „problema demersurilor, tovarăși“. Adică pisălogeala „forurilor“, începînd cu Uniunea Scriitorilor, mai exact cu Vicepreședintele ei, Laurențiu Fulga. N-aș putea spune că în decursul construcției Laurențiu Fulga n-a dat autografe pe cel puțin 15 scrisori ale căror ciorne le făceam, pe care el le revedea, le adnota și echilibra, fetele de la Uniune le dactilografiau, Vicepre-

şedintele le semna, erau înregistrate şi devenind „la purtător", erau duse şi plimbate de colo-colo stîrnind animaţie, zgîndărind conformismul şi siesta, purtîndu-mă de la o uşă la alta, de la o instituţie stimabilă în sine la altă instituţiune la fel de stimabilă, încercîndu-mi rezistenţa la înaintare în mediul birocratic, nervii şi încăpăţînarea.

Ştiu că în cazul meu nu există întotdeauna o relaţie armonioasă între fire şi spirit. Că nu întotdeauna firea explozivă şi intempestivă a slujit exemplar scopurile pe care şi le-a fixat spiritul. Că această fire a jucat destule renghiuri acelor scopuri nobile, luînd-o la galop, ori folosind ghioaga în locul zîmbetului mieros, făcînd apel la coardele vocale, vai, nu spre a intona imne, ci spre a trînti pe masa tratativelor adevăruri nerușinat de goale, şi atunci în solilocvii sub clar de lună şi sub lunca înmugurită, mirosind a sevă şi a primăvară încerc să intru în relaţii diplomatice cu propria mea fire. Îi spun că, luînd-o razna, anulează perseverenţa şi forţa şi astfel aceste brave prietene, rămînînd fără nici un scop în afara profesiei, riscă să devină conformiste şi ineficiente, să decadă în zonele reflexului condiţionat, ceea ce ar fi nedrept şi ar anula anii lungi de antrenament intensiv. Că ideea este generoasă, polarizează o bună parte din viaţa mea, mă scoate din rutină, o dinamizează şi de ce nu, îi dă un spor de noblețe, ameliorîndu-i plăcerea de a fi trăită.

Fire ghimpoasă, i-am spus în acele solilocvii cînd Argeşul ducea la vale aromă amăruie de mugure, amintind mirosul sălbatic al fecioarelor în nopţile de sînziene, să luăm din sanctuarul de pe Acropole un tăciune din focul sacru, simbol al vieţii şi al continuităţii, al luminei în bezna timpurilor şi în aceea a conştiinţelor şi, întocmai vechilor coloni, purtînd la prova divinităţile dinainte de Zamolxis să ne îndreptăm spre acele locuri, care întotdeauna au avut un golf pentru a se zidi cheuri şi o colină pentru a se înălţa o nouă Acropolă. Aşijderea lor să ne debarcăm zeii, să clădim o vatră pentru a adăposti focul sacru şi să celebrăm viaţa care va începe, sacrificînd mielul alb, după care să ne delimităm de univers, con-

struind. Măcar vise. Măcar să reconstruim în imaginație, ceea ce timpul a erodat și transformat în pulbere. Lasă-mă, ca ridicînd velele, să alunec dincolo de limitele cotidianului și ale cunoscutului, în lumea altor mituri, atît de apropiate de cele ale Carpaților, pe care, vai, le ignorăm cu atîta ușurință și nu spre folosul nostru. — Fie, mi s-a răspuns. Dar să nu mă calce nimeni pe bătătură, că te-ai ars... Așa că înarmat cu una din cele 15 scrisori am ciocănit la ușa contra-amiralului Iosif Pricop, pe care-l cunoscusem cu prilejul unei solemnități militare. Contra-amiralul receptiv și operativ mi-a îndreptat prova spre Mangalia, la comandantul marinei. Aici am ajuns în martie, întîlnirea a fost abstractă ; dar Iacob pusese coastele, chituise interiorul și-i dăduse o mînă de vopsea albă. Prin aprilie am făcut o vizită unuia din secretarii Comitetului Central al U.T.C.-ului. Voiam să punem expediția sub flamura tineretii. Era prima după 23 August. Barba cu fire albe purtată de Janot pentru rolul din serialul de T.V. „Marele vis" a fost de vină că flamura tineretului n-a fost arborată la catargul nostru. Operatorul (voiam să facem și un film de turism nautic) întîrzie la o nouă întîlnire și la o a treia nu vine decît în treacăt. Renunț la colaborare. Marea are alte exigențe. Pe la jumătatea lui aprilie sînt în posesia hărților și a tuturor documentelor de navigație. Am prieteni la căpitănia portului Constanța care îmi spun ce trebuie să fac pentru a-mi da cel dintîi examen profesional : cel de conducător de bărci de vele, pe mare. Treburile se structurează pe capitole : Construcția ; Pregătirea teoretică la hartă și pe fișe a croazierei ; Armarea ; Pregătirea tehnică a croazierei ; Pregătirea fizică ; Alcătuirea și antrenarea echipajului ; Pașapoarte și documente de navigație.

Janot este precis ca un orologiu. Avem opanolul, avem carabinierele. Fomică prezent cu de toate. *„Hai-Hui 2"* primește un compas magnetic în lichid de la generalul de aviație Aurică Niculescu. Virgil Antohi, brav colonel aviator, îi aduce de aiurea o mică timonă decorativă, pentru interior. În fiecare zi, trei ore sînt dedicate pre-

gătirii croazierei. Alcătuiesc fișe în care intră escalele, drumurile adevărate, distanțele în mile marine și timpii estimați la viteze de 3 și 5 noduri, curenți, vînturi dominante, repere la uscat, pericole pentru navigație, recte stînci și recife, întinsuri, bancuri de nisip, epave, reguli speciale de navigație în strîmtori, escale obligatorii pentru vize, climatologie ; apoi date istorice, de turism, de cultură ; transcriu relatările altor navigatori pe iahturi despre cutare sau cutare escală, despre facilități sau interdicții, despre vînturi și funduri joase, experiența aceasta se referă mai ales la coasta mediteraneană a Anatoliei, despre cea egeeană și din Marmara nu găsesc asemenea relatări. Planul este ambițios. Tomis-Varna-Sozopol-Igneada-Istanbul-Arhipeleagul Prinkipo-Çanakkale-Lesbos-Lemnos-Istanbul-Tomis, adică 1148 mile marine, parcurse în jur de 40 de zile. În funcție de relieful submarin stabilesc distanța la care voi naviga de coastă. În ultima etapă a călătoriei cutez ca de la Bosfor să navig la larg, direct la Constanța. În mai 1975 încep demersurile pentru pașapoarte, cu toate că Giacoppo a intrat în una din crizele lui bahice. Nu există nici un precedent în domeniul turismului nautic de croazieră și atunci oamenii, ferindu-se să-l creeze, recurg la chițibușării juridice și administrative. Mi se cere ca o instituție să asigure în valută iahtul, așa cum se procedează în turismul internațional auto. Alerg de colo, colo și sfîrșesc prin a năvăli în biroul amicului meu, doctorul Radu Ozun. — Du-te la ministrul adjunct al C.S.P. Gheorghe Stoica, zice el... Mă duc. Amabil, operativ, ministrul adjunct vorbește cu omologul său de la Turism. Să mă duc la directorul general O.N.T., secția relații internaționale. Mă duc. Intră în joc serviciul valutar, nu există forma legală, mă duc la Uniune, de acolo se lansează o scrisoare către Consiliul Culturii și Educației Socialiste, aici mi se dă o recomandare, alerg, explic, arăt că trebuie făcut ceva să eliminăm situația asta ridicolă, că nu e vina mea că nu avem un „Iaht-Club", cu prerogativele A.C.R.-ului, că se face turism nautic în toată lumea, că și iarăși că... Bunăvoințe reale, sau simulate, o voce interioară, veninoasă care-mi

tot şopteşte insinuant : „Lasă-mă să iau ghioaga, nu vezi că eşti un diplomat ratat încă înainte de a te naşte", Janot îşi vîră şi el barba voievodală prin diferite birouri şi la o şedinţă a echipajului, adică noi doi, sintetizăm situaţia. Ne trebuieşte o hîrtie O.N.T. care să garanteze că, dacă ni se întîmplă ceva, o avarie sau un naufragiu, O.N.T.-ul va plăti costul repatrierii noastre. Drăguţ. Mă duc la General : Generalul îmi dăduse o maşină şi o grupă de luptă formată din vînători de munte, să salvăm muncitorii care locuiau în incinta fabricii de cărămidă la Făgăraş, cînd cu inundaţiile acelea din 1970, folosind-o pe vechea şi încercata mea *„Hai-Hui"*. Generalul Dragu se radicalizează. Am din nou înfăţişări cînd civile, cînd militare. Sîntem sfătuiţi, după explicaţii amănunţite, să depunem actele. Depunem actele. Primesc de la comandantul Deboveanu un „Diary" japonez, adică un foarte frumos caiet legat în pînză cu broderie tradiţională şi file gingaşe, pe care sînt imprimate veliere, peşti, trestii, raţe sălbatice, totul de mare fineţe, cu dedicaţie prin care se hărăzea acest „Diary" la a sluji drept „Jurnal de bord" la *„Hai-Hui 2"* şi prin care mi se ura „Bun cart şi vînt de pupa."

În iunie, Giacoppo fixase varangele şi modelase traversele de punte. Trebuiau fixate aceste traverse, bătută puntea, construită cabina, lucrate interioarele, cîrma, fixat lestul. La începutul lui august, îmi spun, cu condiţia să lucreze. Tocmai bine. Pînă atunci se rezolvă cu formele. Îl întîlnesc pe comandantul Deboveanu, care-mi arată comorile strînse în lungul anilor, pentru o istorie a navigaţiei cu vele, din vechi colecţii ale pasionaţilor şi navigatorilor de odinioară. Îmi pregăteşte alidada şi un compas magnetic de corabie, o frumuseţe de „Askania-Veb", cam mare ; dar cu suspensie excelentă, o bijuterie pe care sînt imprimate veliere, peşti, trestii, raţe sălbatice, seară fosforescentă, întîlnirea cu viceamiralul Sandu, care-mi dăruieşte Cartea pilot a Mării Marmara şi pe cea a Mării Egee, lărgindu-mi astfel orizontul pînă la punctul final : insula Creta.

La sfîrşitul lui noiembrie nu există forme ; dar nici iaht. S-au pus structurile punţii, materialul pentru punte

este tras, ca și cel pentru cabină, catargul și ghiul sînt gata, inginerul Băiceanu a meșterit cu migală o bună parte din accesoriile metalice, comandantul Deboveanu îmi dăruiește ceea ce pregătise : alidada cu cercul azimutal și compasul magnetic. Vine a doua iarnă în care Giacoppo se învrednicește și bate puntea.

4 martie 1976. Mă ambarc la nava-școală *„Mircea"*, pentru marșul Constanța—New York—Constanța, cu o coborîre spre sud pe drumul urmat de Columb, aventură care ține de fantastic și pe care o relatez în cartea *Noi, „MIRCEA" și Atlanticul.* Învăț să cunosc marea, Oceanul și marinăritul. Croaziera atlantică mă debarasează de condiția mea confortabilă, terestră și de rutină, punîndu-mă față în față cu situația limită și cu mine însumi. Mă întorc cu o experiență marină substanțială. În plus văd la Hamilton-Bermude toate iahturile celebre care au participat la regata circumterestră din 1973, sau la alte croaziere temerare, văd *„Sayula II"*, iahtul mexicanului Ramon Carli, cîștigătorul regatei circumterestre, pe *„Gipsy Moth V"*, navig cu un 10 metri, iahtul lui Bill Miyers de la „Sports Illustrated", la Newport și apoi cu un 12 metri la New York, aparținînd comodorelui de la „Miramar Yacht Club" — domnul Gilbert Cigal, care avea scrisă deasupra intrării în postul prova o cugetare cu totul drăgălașă, și în traducere sunînd după cum urmează : „Deosebirea dintre copii și bărbați este prețul jucăriilor lor"... dîndu-mi seama de amenajările interioare și aparatura de navigație de la radar miniaturizat, la sonda acustică tranzistorizată, de la timona tip Goyot cu suport purtînd compasul magnetic, înclinometrul, cadranul anemometrului care indică direcția și viteza vîntului, lochul indicator de viteză și totalizator de mile marine ; la ancora manevrată de un vinci electric și el miniaturizat, aer condiționat ; ori bloc radio-gonio-radar și știu exact că din acest punct de vedere *„Hai-Hui 2"*, dacă va fi vreodată gata, va fi dotat parcimonios, apropiindu-mă mai mult de epoca romantică a navigației cu vele, decît de epoca contemporană. Desigur, am prieteni la *„Mircea" :* Bobi, pe titulatura lui militară

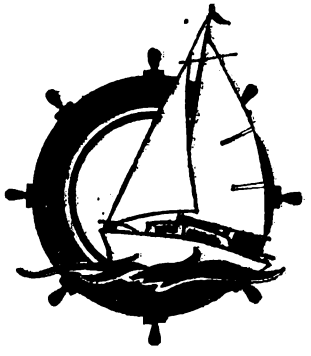
de atunci locotenentul major Geanoglu Laurenţiu, şeful mecanic al navei, velist, se pasionează de construcţie, şeful de echipaj, maistrul militar Smaranda, este marele vrăjitor care din cîţiva metri de parîmă poate confecţiona cele mai neînchipuite lucrări de matelotaj, Pluto, timonierul, este gata să pună umărul, comandantul superior al marşului, căpitanul de rangul I Hîrjan Alexandru, aşteaptă să vadă iahtul... Îl vedem în august, aşa cum l-am lăsat în martie. Mă apucă disperarea. Simt nevoia să ucid. Este lamentabil ca cineva să-ţi îngroape visele, fără nici o remuşcare. Giacoppo promite, se căieşte, îşi alimentează promisiunile cu elanuri discursive, Bobi mă ţine la curent prin telefon cu mersul lucrărilor şi la 12 octombrie Iacob pune pereţii cabinei. Sînt la Constanţa. Împreună cu inginerul Băiceanu, şi el exasperat, cu rangul 1 Hîrjan şi Bobi stabilim o schiţă de amenajări interioare. Comandantul Hîrjan, navigatorul încercat, de numele căruia se leagă în bună măsură cel puţin un deceniu glorios al croazierelor reprezentative ale navei-şcoală *„Mircea"*, este încîntat de construcţie, de robusteţea şi formele iahtului. La 24 februarie 1977, cînd îi duc lui Bobi toată zestrea bucătăriei, pentru ca don'Giacoppo să lucreze piesele la dimensiuni exacte, cabina este pusă, acoperită cu tendă, căptuşelile interioare fixate, ramele cuşetelor prinse la locurile lor. Mai sînt de fixat doi pereţi interiori, de făcut capacele pentru spirai şi compartimentul pupa, masa de bucătărie şi de navigaţie, paiolul, etajerele. Două luni de lucru lejer. Deci, reluăm operaţiunile pentru paşapoarte şi P.G.-uri, adică permisele de graniţă. Obţinem — Janot şi cu mine — ambele documente în timp util. La 15 iunie sîntem gata de plecare. Giacoppo n-a progresat. Îmi propun să-l sugrum. Imaginez o sută de variante de crimă perfectă. Avem toate formele, dar nu avem iaht. Ridicol. Prietenii şi neprietenii au descoperit o sursă de sarcasm. „Ei, cînd plecaţi ?" „Se mai face barca aia ?" „Cînd ne chemi la lansare ?" Drăguţ. Şi amuzant. Şi încurajator. Zîmbete subţiri. Vorbe în doi peri. La sfîrşitul lui iulie nu s-a progresat substanţial. Este parcă

o mînă din umbră care frînează. Știu. Am simțit. Am intuit. Am văzut-o cu toții la treabă, chestiunea aceea veninoasă, reptila aceea insidioasă, băloasă, invidia stupidă, mucedă, pegra aceea a neputinței, ori a dorinței de afirmare nu prin a face, ci prin a împiedica pe altul să facă ; zvonurile circulă de la baracă la baracă, foșnesc, dau galinaceu din simulacre de aripi ; tac și-mi văd de treabă. În 27 sînt în vizită la *„Mircea"*, mai am nevoie de cîteva date pentru cartea la care lucrez. Reîntîlnesc oamenii alături de care am trăit patru luni pline, dense, unicat. Cunosc un fel de spiriduș al Constanței, un ofițer de marină tînăr, scund, blond, spre stupefacția mea ardelean, locotenentul major Ioan Buta. Locotenentul major concurează imaginația. Navomodelist de prestigiu, are o viteză de deplasare uluitoare, știe tot și cunoaște pe toată lumea. Este unul din oamenii care va pregăti excelent din punct de vedere tehnic plecarea spre sud. Deocamdată mă duce la căpitanii Gîldău și Nistor, care se ocupă la căpitănie de înregistrarea lui *„Hai-Hui 2"*, de certificarea existenței lui, de înmatriculare și de eliberarea formelor necesare. După-masă fac pe ucenicul lui don' Giacoppo. De la 1 august, obișnuita vacanță la mare. Am dat să mi se facă cușetele la un tapițer și-mi spun că, dacă nu-l lansez la apă în cîteva zile și nu-i fac probele de rigoare, ratez și acest an de grație. Inginerul Băiceanu a terminat majoritatea pieselor, minus balcoanele. În zilele astea se confecționează cîrma, se montează capelatura catargului, în 4 august vin la ghiol și frec bordurile cu șmirghel, ca Iacob să mai poată da o mînă de lac, *„Hai-Hui 2"* este gata, are cușetele puse, nu are încă bucătăria, masa de navigație, aparatele de bord, puțul ancorei și piesa pentru fixarea motorului. Hotărăsc lansarea pentru 5 august. Telefonez comandantului Hîrjan, invitîndu-mi prietenii de la *„Mircea"*, la lansare. Dinu Săraru îmi prezentase pe plajă un inginer electronist, Răzvan Bîznoșan, director al autoutilării la Radioteleviziune, ca pe un pasionat al navigației cu vele. Serios, circumspect, inginerul electronist citise cărți ale navigatorilor solitari, nu navigase ;

dar era dornic s-o facă şi mai ales era dornic să aducă binefacerile electricităţii la bordul lui *„Hai-Hui 2"*. „Este exact omul care trebuie, îmi spusese Dinu Săraru şi sînt obligat s-o mărturisesc, că în materie de cunoaşterea oamenilor s-a înşelat prea de puţine ori. Am rămas sceptic, lungul meu voiaj pe mare m-a făcut cu totul circumspect, cu toate că inginerul îmi vorbise convingător de calităţile unui echipier, modestie şi umor, acceptarea punctului de vedere al celuilalt, coabitarea inteligentă într-un spaţiu restrîns. Am plecat s-o vedem pe *„Hai-Hui 2"*, scoasă din hangar (ce muncă, dar au pus mîna toţi cei de la ghiol şi oameni pe care nu-i văzusem niciodată. Nicolae Oglindă, şeful clubului, asigurase automacaraua, inginerul Băiceanu îmi dăduse cavaletul lui, dintr-o dată o solidaritate spontană îi adunase la hangar) afară, cu cîrma montată, suplă şi robustă, *„Hai-Hui 2"* era de-a dreptul tulburător de frumoasă ; iar lucrul o bijuterie în lemn. Iacob are mînă de aur. Contemplînd ceea ce a făcut, îi iert întîrzierea. Cînd a pornit lucrul avea un copil, acum are trei, scrisesem şi eu în răstimpul acesta cîteva cărţi, navigasem pe Ocean, Voica împlinise 5 ani, mă rog, timpul, e vina timpului că trece prea repede, îmi spun. Inginerul vrea să facă parte din echipaj. Într-o jumătate de oră îmi demonstrează cum se poate instala o sursă de curent electric, cum se pot monta luminile de poziţie, o sirenă, sau un claxon, lumini la postul prova, careu şi magazie, o întreagă babilonie de conductori, prize, comutatoare şi-mi jur în barbă că ultimul lucru pe care-l voi face pe acest pămînt este să las frîu liber acestei orgii electrice.

Rămîn multă vreme lîngă *„Hai-Hui 2"*, trecîndu-mi palma peste bordajul ca sticla, admirîndu-i formele, privind-o proiectată pe apa şi pe cerul ghiolului. Ştiu că de aici încolo nu mai am decît o etapă scurtă, ca să finalizez aceşti ani. Toate visele mele legate de plutirea cu vele se conţin în aceste forme înaripate, în acest lemn care de pe acum vibrează la toate foşnetele valurilor şi la cîntecul vîntului în arboradă.

LANSAREA !

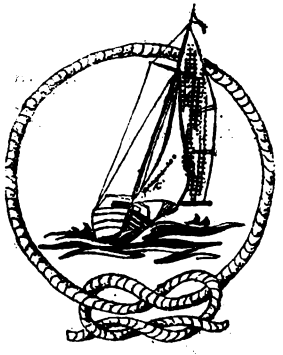


În 4 august îl aduc la ghiol pe căpitanul Nistor, tip expeditiv, volubil şi simpatic, care face recepţia, pentru a întocmi toate formele legale. Predau căpităniei portului Constanţa planurile, chitanţele pentru materiale şi transport, recepţia găseşte totul în regulă şi căpitanul Nistor îmi eliberează carnetul de ambarcaţiune cu numărul de înmatriculare 332. Căpitanul Gîldău îmi eliberase permisul de conducător de bărci cu vele la mare. La Casa Scriitorilor din Neptun, Axin, amfitrionul nostru din fiecare an, pregătise tot ce ţine de partea protocolară a lansării. Şeful clubului „Electrica" asigurase automacaraua clubului. Sportivii şi plezirıştii de la ghiol, cei care mă ajutaseră într-un fel sau altul, sînt invitaţi la eveniment, ca şi colegii mei de breaslă aflaţi în aceeaşi serie de vacanţă la mare. Sper să-mi păstrez calmul şi morga. În 5 august după-masa demarăm de la Neptun spre Mamaia-Siut-Ghiol. Dorin se oferă să oficieze alături de Axin. Lipseşte inginerul Băiceanu, plecat la... munte, în concediu, în schimb este prezent inginerul Bîznoşan, candidat pentru echipaj. Stela repetă formula sacramentală. Surpriză. Apar marinarii. În vestoane albe, marţiali. Rangul 1 Hîrjan, rangul 2 Dediţa, rangul 2 Stăiculescu, maiorul medic Săeşan, navigatorul, căpitanul-locotenent Suciu, dintre cei ataşaţi ideii, locotenentul-major Buta şi, desigur, bravul şef de echipaj maistrul principal Smaranda. Morga mea se spulberă. Iată-i deci alături. Fac priză la trecutul foarte apropiat. Furtuna din Mediterana cu nopţile acelea de iad, Atlanticul, Marea Caraibilor, Golful Mexic, celebrul Triunghi al Morţii între Florida şi Bermude, regata Bermude-Newport, *Op'Sail' 76*, zeci de zile şi zeci de nopţi

între cer și apă, îi simt foarte aproape pentru că, scriind cartea marșului, îi am zilnic lîngă mine, apoi recordmanul nostru la clasa „*Finn*“ Gheorghe Nicolcioiu și nea' Mișu Stănescu preiau conducerea operațiunilor, „*Hai-Hui 2*“ este încinsă cu chingile, lemnul uscat trosnește, cineva foarte inspirat ne reamintește scene umoristice din filme umoristice, cînd bărci lansate la apă se duceau la fund, „*Hai-Hui 2*“ rămîne în suspensie, am senzația că în următoarele secunde chingile vor crăpa, brațul automacaralei se rotește ușor, „*Hai-Hui 2*“ trece deasupra apei, răsuflu, Nicolcioiu aflat la bord sparge sticla de șampanie la piesa prova și Stela spune „Te botez «*Hai-Hui*» și-ți urez mare bună și vînt din pupa !“ Apoi, ușor, iahtul atinge suprafața ghiolului. Plutește lin, ca în vis. Se ridică catargul. Se strîng întinzătoarele. Ceremonia n-ar fi ceremonie și nu s-ar înscrie în tradiția marinărească, dacă nu s-ar ridica pavilionul. Rangul 1 Hîrjan ordonă „la pavilion, drepți“. Nicolcioiu ridică pavilionul. Încremenesc în cockpit. Aud sifleea șefului de echipaj dînd onorul. Cei de la „*Mircea*“ sînt aliniați la ponton, salutînd pavilionul care urcă spre crucetă. Văd totul printr-o sită opacă. Să fie emoția ? Iacob este alb. Soția comandantului Cazac a prins la strai un buchet de flori. Rangul 1 Hîrjan spune cîteva cuvinte simțite, „*Mircea*“ este un naș generos, echipajul lui o înzestrează pe „*Hai-Hui*“ cu lucrări de matelotaj pe care Ioana Postelnicu vrea neapărat să le vadă, să știe cum se numesc și la ce folosesc. Laurențiu Fulga, stăpînit, bănuiește, poate, că de acum încolo martiriul lui a luat sfîrșit. Desigur, se înșeală. Marinarii de la „*Mircea*“ fac ceremonia credibilă și austeră, legînd-o de tradiția iahtingului românesc. Confrații mei, care mi-au fost aproape, și prietenii, soțiile și copiii lor, dau serii un spor de emoție. Tîrziu, după ce pleacă oaspeții, Dorin își dezleagă barca cu motor pentru a o remorca pe „*Hai-Hui 2*“ la pontonul clubului „Electrica“. Este o înserare adîncă, în care ghiolul răsfrînge culorile pastelate ale cerului. Momentul vesel ni-l face Dorin. Un pas greșit și dispare în ghiol, îmbrăcat, apele se închid deasupra lui, așteptăm, așteptăm iarăși, să nu se fi lovit de vreun bolovan, apoi se produce o clăbucire înspumată și protagonistul se întrupează din ape, ca să-și ia locul

la bord. Sîntem pe „*Hai-Hui 2*“ Stela și copiii, Iacob și inginerul Bîznoșan. Dorin ambalează ușor. „*Hai-Hui 2*“ luată la remorcă prinde viață. Cît de ușor răspunde la cîrmă. Cît de grațios alunecă pe apele însîngerate, pline de vraja halucinantă a înserării. Meșterul Iacob poate fi mîndru de opera lui. „*Hai-Hui 2*“ își depășește condiția, devenind vis și nostalgie, dor de larg și întrebare adresate orizontului.

PROBE PE SIUT-GHIOL !



Pînă la 15 august am făcut probe cu „*Hai-Hui 2*“ pe Siut-Ghiol. Fiind un unicat, căruia Iacob îi adusese cîteva modificări în afară de plan, aceste probe erau cerute cu necesitate și faptul că iahtul a fost construit la ghiol și nu la mare constituia un avantaj în acest sens. De la 7 m Iacob ajunsese la 7,40 m, mărind magazia pupa, ca să cîștige loc pentru cușetele de sub cockpit. Înălțase cabina cu cîțiva centimetri, pentru a obține un spor de comoditate și supradimensionase filele bordajului, coastele și traversele de punte, chila, etamboul, etrava și contra-etrava, pentru a mări rezistența corpului. De la început ghiul s-a dovedit prea lung. Ne-am apucat să-l retezăm, fără să ne gîndim că pisica școtei velei mari nu este de loc fericit fixată în cockpit, imobilizîndu-l pe cel de la eche, reducînd spațiul de mișcare și manevră, transformîndu-l pe „barreur“ într-un fel se sticlete încurcat în mane-

vrele mobile, ca într-un păienjeniş de şcote. Cockpitul nu avea încă sistemul de autovidare fixat, aşa că fiecare bură de ploaie lăsa apă. La vînt de forţa 3 spre 4, cînd iahtul se banda, intra apă pe la prova, unde, se pare, cîteva file aveau între ele spaţii microscopice. Intra apă, cînd ploua torenţial, la încheieturile punţii cu bordajul ; dar mi-am spus că este viciul tuturor construcţiilor din lemn şi că Chichester a avut destul de pătimit de pe urma acestui inconvenient. Sigur, subcapitolul acesta poate părea pretenţios cititorului care urmăreşte mai ales peripeţia, călătoria în sine, dar cartea se adresează deopotrivă şi acelora dintre noi care visează şi înfăptuiesc vise legate de bărcile cu pînze. Lor le-ar putea fi de folos, după cum nu cred că ar fi în afara atenţiei cititorului iubitor de călătorii pe mare, care se poate astfel familiariza cu o lume întotdeauna pasionantă. În timpul unei ploi zdravene, am băgat de seamă că apa se strecoară între capacul spiraiului prova şi cocă, dar fiind puţină, n-am dat atenţie prea mare şi rău am făcut. Pe valuri înalte care încălecau iahtul, sau la deferlanţi care se spărgeau parcă în ciudă deasupra punţii şi cabinei la prova, apa năvălea în trombe pe la acest capac afurisit, lipsit de garnituri, murîndu-l pe Janot care sălăşluia în postul prova şi tot echipamentul lui aflat acolo, lucru de fapt inadmisibil.

La capitolul etanşeitate absolută eram, deci, deficitar. O măsură care se impunea imediat era călăfătuirea tuturor încastrărilor, chiar şi ale celor dintre filele punţii, de fapt aplicarea de mastic şi de lac, fără să ţin cont de considerente estetice. Dar era atît de frumoasă puntea cu stejarul ei lăcuit, încît nu m-am îndurat, spunîndu-mi că un lac bun dat de cîteva ori între file va face acelaşi oficiu, salvînd puritatea feciorelnică a lemnului.

Cînd am ieşit cu Bobi şi Dorin pe un vînt bun de forţa 3, iahtul şi-a dezvăluit o parte din calităţile lui marine : o stabilitate perfectă, cu toate că nu avea chila din proiect, ci o chilă de *Star*, maneabilitate excelentă, dar şi o evidentă subdimensionare a cîrmei şi o viteză de-a dreptul fascinantă.

Desenul corpului, încercările acestuia la tunelul hidrodinamic făcute de compania „*Edel*“ şi îmbunătăţirile

aduse erau responsabilele principale ale calităților iahtului și aș îndrăzni să le numesc calități superlative. Respectînd desenul și planurile, Iacob obținuse un corp admirabil, care pe un vînt de forța 6 spre 7, cu randa și focul numărul 1, pe valuri dinaintea traversului de 2/3 metri va obține între Cap Caliacra și Varna o viteză pe loch de 8,5 noduri. Iacob intuise că la actuala dispunere a lestului și a catargului, iahtul va fi „moale". Asta înseamnă că centrul velic este mai spre prova față de centrul de rezistență al carenei, deci iahtul nu este echilibrat și are tendința să vină sub vînt, lucru cu totul neplăcut. Un iaht bine echilibrat, stabilit pe drum, cu cîrma la zero, trebuie să păstreze drumul fără timonier. Neechilibrat, iahtul impune să lucrezi cu cîrma, ceea ce micșorează viteza, bandează, crecază derivă, oboselește cîrma și pe timonier. Deci va trebui echilibrat, mutînd catargul mai spre pupa. Sentimentul pe care-l am la eche, ascultînd foșnetul valurilor despicate de etravă, este cel de siguranță. L-am avut de la primele probe, și după croaziera în Marmara s-a staternicit definitiv, confirmat de toate întîmplările prin care am trecut și care l-au supus pe „*Hai-Hui 2*" la probe mult mai dure decît cele oferite de ghiol. Nici unul din defectele iahtului nu aparțin unei greșeli de concepție, unui desen neinspirat al corpului, sau unei execuții paupere și neechilibrate. Ele sînt remediabile și unele puteau lipsi, dacă eram mai ferm și în timpul construcției n-aș fi acceptat o linie a minimei rezistențe.

Într-una din zile, pe vînt cvasi nul, cînd toate iahturile de pe ghiol stăteau în derivă, „*Hai-Hui 2*" m-a dus la debarcader, abia înaintînd în boarea care nici nu încrețea luciul apei. Iar atunci, pe vîntul acela de forța 3 spre 4, cînd am simțit vibrîndu-mi în mîini școta randei și echea, cînd iahtul scotea de sub chilă siajul clăbucitor, cînd apa despicată de etravă își cînta cîntecul acela foșnitor, prevestitor de drumuri lungi, în ziua aceea mi-am spus că toate eforturile, așteptările și disperările merită să fie trăite, pentru a ajunge aici, la eche, cu velele fremătînd, primind în tot trupul vibrația profundă și inegalabilă a plutirii.

O RECUNOAȘTERE ÎNDEPĂRTATĂ FULGER, DIN NOU LA IERNAT ȘI ALTE ÎNTÎMPLĂRI ÎNAINTE DE ULTIMA RUNDĂ

Avînd pașaportul în buzunar, mi-am spus că n-ar fi rău să fac o recunoaștere a porturilor de escală din Marea Marmara și Egee. Sînt porturi și porturi. Nu în fiecare port poți să fii în siguranță cu un iaht. Acolo unde există doar cheuri comune pentru navele de pasageri și ferry, cu trafic dens, cum sînt porturile din Bosfor, Istanbulul și cele de pe coasta asiatică din raza Istanbulului, se nasc o mie de probleme legate de locul de acostare. Mă interesa să văd ce adăpost ofereau față de vînturile dominante și valuri, ce formalități erau de îndeplinit, dacă existau amenajări pentru iahting, ce taxe de cheiaj sînt uzuale, ce obiective turistice ofereau. Așa că la 20 august, încredințînd-o pe *„Hai-Hui 2"* zelului constructiv vădit de Giacoppo în lungi discursuri mai mult sau mai puțin dinamizate de diferitele licori, zel care-mi promitea terminarea amenajărilor interioare, am părăsit Grădiștea împreună cu Stela, la bordul „Daciei 1300 L", bineînțeles după ce Szöny îi schimbase pivoții și amortizoarele, care au talentul să oboseàscă înainte de termen. Itinerariul prevedea o coborîre spre sud de la Çorlu, la coasta de nord a Mării Marmara în portul Silivri, de aici dubla litoralul spre est prin porturile Bigados, Büyükcekmece, Küçükçekmece, Yeșilköy, se oprea la campingul Florya, unde mai campasem cîndva, traversa Bosforul pe pod, ajungea la Izmit în golful cu același nume, dubla întregul litoral de sud al Mării Marmara prin Yalova, Bandîrma, Erdek, ajungea la Dardanele și prin Lapseki, Çanakkale, Intepe, fila coasta strîmtorii pînă la ieșirea în Egee, de unde se îndrepta spre sud prin Troia, Ayvacik, Edremit, Ayvalîk,

Midihli, Pergam, la Izmir și de aici la Efes. Intenționam să ne întoarcem pe același drum la Çanakkale, să trecem Dardanelele cu ferry-boatul la Gelibolu și să vedem porturile de pe coasta de nord, mai ales Tekirdag, de unde, punînd prova pe nord, să ne întoarcem în țară prin Adrianopole și Sofia. Cum sîntem un echipaj rodat în drumuri lungi peste Europa, a doua zi, deci în 21 spre orele 11 atingem coasta la Silivri. Sînt cîțiva ani de cînd am trecut pe aici, atunci urmărisem drumul lui Mihai Viteazul în lumea Orientului Apropiat și a Porții suzerane, dar acum ca și atunci m-am izbit aproape fizic de cerul și lumina acestor ținuturi aride, care sfîrșesc în albastrul translucid al Mării Marmara. Încerc să mă cenzurez, încerc să mă desprind din urzeala aceea densă în care mă țesusem singur scriind *Vulturul, Strămoșii* și *Călărețul Roșu,* urzeală în care se întrețesea istoria fabuloasă și tragică a puterii, cu intriga de harem, cu aceea subtilă de Fanar, în care viața palpitantă și pitorească a portului levantin adăoga o pată violentă de culoare, totul sub clopotul acesta de lumină pîcloasă, voluptuoasă, cu rezonanțe carnale, altceva decît lumina mediteraneană penetrantă, într-un fel euclidiană predispunînd la rațiune și geometrie, amintindu-l pe Camus cel din *Le dèsert ;* ori din *L'Eté.* Aici lumina joacă un rol de memorator, un memorator enciclopedic de nuanțe, de tonuri, de istorie, un memorator în care veacurile s-au stratificat cu viața lor de fiecare zi și cu marile ei momente de explozie, un fluviu uriaș al vieții din totdeauna, făcînd corp comun cu pelicula de aer dens care plutește peste coasta rîpoasă, reșetică, pustie, peste marea oțelie, acum acoperită cu berbeci albi ; este ora 11 și bate vîntul, să reținasta și să notez în carnet. Ora 11 vînt de NE de forța 2/3, sau cum spune vestitul navigator Beaufort : briză ușoară spre briză bună, viteza vîntului între 6 și 7 m/sec. ceea ce se traduce la navele mici de pescuit cu gabierii și velele pline, navigînd cu vînt strîns, într-o viteză de 3 noduri. Am plonjat din nou în prezentul etern memorat de cerul acesta din care curg peste mine galopadele spahiilor, caravanele de cămile, șirurile de robi aduși din războaiele europene,

harabalele cu roabe ale Urdi-Alaiului, odele de ieniceri mărşăluind spre Edirne ; ori oştile Bizanţului, ori cele ale cavalerilor occidentali, sub flamura lui Balduin de Flandra, ori cele ale lui Darius, ori cele ale Macedonului, totul nu este decît mişcare în peisajul nud şi arid ; pelerine roşii şi galbene, zale şi tuiuri, cai arabi şi cămile melancolice, automobile şi ele roşii, ori portocalii gonind pe panglica de asfalt în dreapta căreia, pe coasta joasă, nisipoasă, au apărut din neant staţiuni moderne cu zeci de blocuri zvelte, viu colorate, cu forme pline de imaginaţie, tronînd în mijlocul nisipurilor, corturilor şi sutelor de automobile cu turişti, în vreme ce marea este populată cu bărci-automobil, iahturi şi schiori nautici care-şi lasă siajul în lungul litoralului.

Sîntem în plin sezon estival şi nu mai recunosc litoralul, acum cîţiva ani pustiu, însemnat cu porturi pescăreşti şi ici, colo cu cîteva corturi ale unor turişti iubitori de singurătate. Büyükcekmece Köyu, un golf intrat adînc în uscat, loc bun de ancorat, cu stînci pe lîngă coastă, un alg golf mai puţin adînc la Küçükçekmece, apoi Istanbulul, Cornul de Aur, bazarul, moscheile ştiute, înlătur tentaţia dizolvării în freamătul nebun al străzii, nu eu am investigat vechile medrese, nu eu am întîlnit timpul încremenit în mauzoleul lui Mehmet Fatih, Mahomed Cuceritorul şi al soţiei sale Gülbahar Hatun, în liniştea albastră presărată cu pulbere de diamante, nu eu am urmărit paşii lui Mihai, ori ai lui Ţepeş, ori ai Chiajnei ; ori ai lui Andronic Cantacuzino pe uliţele şerpuitoare ale arămarilor şi cojocarilor, ale fierarilor şi săbierilor, pline de dervişi, cerşetori, asini şi cîini fără căpătîi, nu eu am refăcut istoria cîtorva veacuri întîlnind-o în medresele din jurul moscheei lui Soliman Magnificul, la Sfînta Sofia, sau la Topkapî Sarayi. Sînt un simplu turist, care vreau să-mi arunc de pe umeri povara strivitoare a timpului, să respir aerul greu al portului, mirosind a peşte fript în ulei şi a resturi vegetale putrezite, a alege şi a gunoaie, percutat de miile de glasuri ale negustorilor ambulanţi sau semiambulanţi, de glasurile celor care fac reclama nu se ştie cărui detergent miraculos, al şarlatanilor de toate genurile, de uruitul motoarelor, de sirenele vapoarelor de pasageri şi

ale caicelor, de susurul apei în Şadirvan, fîntînile moscheelor unde mahomedanii îşi fac abluţiile, sînt un viitor skipper care vreau să navig liniştit în aceste ape care-au oglindit grandoarea a două imperii, deci să fim rezonabili.

Anul trecut, în ziua de 5 martie la orele 16,00 eram pe dunetă la nava-şcoală *„Mircea"*, şi intram din Marea Neagră în Bosfor, avînd la travers farul Rumeli. La 16,03 *„Mircea"* ridicase la catarg pavilionul „Golf" din Codul internaţional de semnale (C.I.S.) care înseamnă „Am nevoie de pilot". La 17,10 trecusem pe sub podul monumental care uneşte Europa cu Asia, aveam în tribord Cornul de Aur şi în babord Üsküdarul, dar nu oraşul vechi, ros de pegra timpului, cenuşiu şi melancolic cunoscut de mine cu cîţiva ani în urmă, ci un oraş modern, zvelt, cu blocurile colorate viu, pe care-l lăsăm şi acum în babord, cînd rulăm pe pod de data asta, îndreptîndu-ne spre Izmit. Preţurile au crescut haotic. S-a întîmplat ceva în perioada acestor cîţiva ani, un fel de detentă industrială, pe zeci de kilometri dincolo de Bosfor se întind halele unor industrii de ultimă oră, foarte multe reprezentanţe ale firmei „Renault", autostrada se ramifică în şosele asfaltate care conduc la Kadiköy, ori la Şile, pe coasta Mării Negre şi mă simt familiar aici nu numai datorită faptului că şoseaua este plină de „Murad", replica „Daciei 1300", deci de licenţa turcească a „Renault"-ului 12 ; ceea ce dă panglicei de asfalt un aspect cunoscut şi intim, dar... Încerc să-mi explic acest „dar", asudînd copios. Temperatura este aproape de +38°C. Pămîntul este arid şi roşietic. Deasupra Mării Marmara pluteşte o pîclă opacă. De ce mă simt familiar, mă întreb ? Să fie numai o urmă a eredităţii mele ? Acea urmă lăsată de neamul cărvănarilor de la Drenova, cu veri risipiţi pe malurile Cornului de aur, morovlahi veniţi sub steagurile lui Mihai Viteazul şi împămînteniţi la vadurile Tîrgului din Afară de la cetatea Bucureştilor ? Să nu fie oare mai mult ? Nu cumva istoria care se învaţă la şcoală ne lipseşte de o pătrundere mai adîncă în nişte realităţi complexe, subtile şi nuanţate care s-au ţesut în lungul veacurilor în universul spiritual al imperiului otoman, realităţi care pun mai evident în valoare rezistenţa noastră la convertire, realităţi

care impun perenitatea instituțiilor noastre fundamentale, care scot în evidență constituția monolitică a poporului român ? Sute de ani ne-am bătut cu turcii în bătălii memorabile. Sute de ani administrația otomană, lucidă, a încercat să canalizeze spre Istanbul comerțul Țărilor Românești, fără să prejudicieze instituțiile fundamentale și să impieteze asupra spiritualității. Vanitatea unui Sinan pașa și tembelismul unui sultan degenerat, care au încercat să schimbe statutul capitulațiilor, transformînd Țara Românească în pașalîc, a eșuat jalnic în anul cînd Sinan a ridicat semiluna în locul crucii de pe turlele bisericilor din București. Abuzurile de toate felurile au aparținut majoritar potentaților de la sud de Dunăre, autocrați sălbatici, akingii cu statut de tampon ; temuți și de administrația centrală, într-un fel cu sentimentul democrației militare și cu conștiința acută a necesității. Necesitatea ca Țările Românești să fie liniștite, ca țăranii lor să are și să secere, să stupărească și să pescuiască, să-și crească turmele de porci și de cornute. Raguza și Veneția erau accesibile pe drumul dintotdeauna, rămas de la romani. Înainte de a fi domn, Mihai a negutat de la Lwow la Bursa, de la Raguza la Pireu și Instanbul. Vlad și fratele lui Radu au primit aceeași educație aleasă, meditînd asupra textelor și făcînd exerciții de arme, fii de voievod luați ostateci pentru a potoli excesele tatălui lor, aliat al Iancului de Hunedoara, acel Vlad Dracul, atît de stupid confundat de occidentali cu fiul său, și el Vlad, dar Țepeș. Vlad a devenit Țepeș, meditînd în colivia de aur a sultanului, Radu a devenit „cel Frumos", cadînă de harem, viciat de texte și rămas în afara istoriei. Eroziunea s-a aplicat caracterului, individului ; nu instituțiilor sau poporului ; oricum, imperiul otoman a practicat toleranța la Dunăre, pentru că de la început a fost primit cu sabia, retezîndu-i-se mîna hrăpăreață și refuzîndu-i-se coranul ; drumurile acestea îmi sînt cunoscute din alte experiențe mai vechi, de pe la 1580 unele, de pe la 1220 altele, cînd aveam la Bizanț o corabie pe care o navlosea compania lui Radu Voinea Bîrlădeanul, un bîrladnic din neamul celebru al moșului său Voinea, corsar temut al Mării Negre, care intercepta corăbiile în drumul lor de la Caffa la Bosfor sau Tra-

pezunt. Cum locuisem în Vlahia Mare pe coasta Adriaticii şi participasem activ nu numai la formarea imperiului româno-bulgar, dar cu mult înainte de asta, numindu-mă Ziraxis, fusesem trimis de Deceneu să studiez arta retorică la cetăţile Pontului, mă simţeam excelent în „Dacia 1300 L" de culoare „galben 48", rulînd spre Izmit, pentru că locurile îmi erau familiare, cunoscute şi înscrise în statutul meu spiritual, statut în care Apusul şi Răsăritul au drepturi egale, cu condiţia să nu-şi depăşească limitele. Pentru că, una este să te afli la Toulouse, să faci abstracţie de zgomotul turbojeturilor şi să plonjezi în întunericul mistic al bisericii Saint Sernin, să te izbeşti de geniul arhitecţilor care te pun în dialog cu arta de a crea impresia măreţiei şi a definitivului, mistificînd raporturile tale cu universul, umilindu-te şi dezintegrîndu-te dacă eşti cumva pelerin al evului de mijloc, umblînd spre Compostella iberică, unde se află mormîntul sfîntului Iacob cel Mare, tămăduitorul ; încercînd să abstractizeze femeia de lîngă tine — şi alta să te afli la Süleymaniye Camii, moscheea lui Soliman Magnificul, opera arhitectului Sinan cel Mare, în care linia suplă şi lumina radioasă, armonia silenţioasă şi faianţeria pastelată, aurul cu care sînt scrise versetele de coran şi delicateţea marmorii, îţi creează o stare euforică, îţi catalizează conştiinţa de sine, conferindu-i femeii graţie şi mister, subliniindu-i feminitatea, laicizînd universul şi umanizîndu-l. Profetul se apăra de melancolie şi vedenii chemînd în ajutor trupul voluptos al Kadidjei, coranul enunţa egalitatea tuturor oamenilor, Mohamed scrisese şahului Iranului, Sosroes, reprezentantul focului sacru, care voia să impună cultul acestuia Bizanţului, unde împăratul Heraclius, domnind în fast peste lumea lui fabuloasă, intrase în Ierusalim, de fapt le scrisese ambilor stăpîni ai acestei părţi din lume, vestindu-le noua religie şi cerîndu-le s-o îmbrăţişeze. Sosroes, reprezentantul focului sacru şi al lui Zoroastru, a dat ordin să fie găsit impertinentul şi descăpăţînat, Heraclius a rîs, respingîndu-l pe cel ce voia să i se înfăţişeze. Mai apoi arabii strînşi sub steagurile profetului au cucerit Persia, au bătut de cîteva ori la porţile Constantinopolului şi Mohamed a cîştigat unul din locurile cele mai trainice

în conştiinţa unei bune părţi din umanitate. Catolicismul a ajuns de la mistica bisericilor de pelerinaj la Inchiziţie, Mohamed a trecut de la democraţie la intoleranţa religioasă cea mai feroce, decretînd „războiul sfînt" şi aici încetează confluenţa Apusului cu Răsăritul, pentru că la Voroneţ, sub domnia celestă a albastrului, se refuză orice exces, lucru pe care ar trebui să-l ştie toţi fanaticii şi toţi extremiştii de pretutindeni.

Peisajul este arid. Munţii roşietici acoperiţi cu vegetaţie săracă. Vînt fierbinte. Aşezări rare. Pluteşte în cer un sentiment ciudat şi fatalist. Multe automobile trase pe dreapta, cu radiatoarele fierbînd. Ori sparte. În mijlocul unei pante coborînd spre golful Izmit, trec camioane cu rocă de la o exploatare în munte. Circulaţie oprită. Fac imprudenţa să las motorul la ralanti, pînă cînd se aprinde becul roşu de la ulei. Sînt pe puţin +40 °C. Explorarea mea de skipper grijuliu este edificatoare. Coasta de Nord-Est a Mării Marmara de la Kadiköy la Hereke are golfuri adînci, locuri de ancoraj, o frumuseţe sălbatică, dar cum sînt pus pe fapte mari, stăm puţin la Izmit şi, dublînd golful interzis iahturilor, rulăm în viteză printr-un ţinut jos, asemănător landelor, cu nisipuri şi canale înnămolite, cu trestii biciuite de vînt (mereu de la NE) poposim la Yalova, ponton din beton pentru pasagere şi ferry, după care, asfaltul începînd pe coastă, punem capul pe Bursa. Un cuplu la bord lansat pe spaţii mari are două şanse, aşezate la extremă. Divorţul, sau reeditarea lunii de miere. Există o convenţie tacită în maşina „galben 45" care armonizează ocupaţiile docte cu cele mondene, meditaţia savantă însumată pe file de carnet şi tropăitul pe arterele comerciale, rolurile de echipaj fiind foarte exacte. Căpitanul face itinerariul, biografiile obiectivelor, răspunde de alimentarea cu benzină şi lubrefianţi, piloteză şi joacă rol de ghid. Secundul este trezorierul expediţiei, avînd obligaţia să manipuleze fondurile de aşa manieră încît să asigure autonomia maşinii de la ieşirea din ţară. pînă la intrarea în ţară, o rezervă intangibilă pentru cazuri de forţă majoră, să dispună de bani pentru campinguri, vizitarea muzeelor şi asigurarea expediţiei cu cele necesare traiului cotidian. Secundul meu este o

expertă în materie financiară, nu este trasă pe sfoară nici chiar în Bazar, ba mai mult, reuşeşte să-i aducă la disperare pe aşii orientali ai tocmelii, tocmindu-se de aşa manieră încît bieţii oameni ajung să-şi smulgă barba şi să-l cheme pe Allah în ajutor, în timp ce ghiaura, surîzînd blond, după ce şi-a aruncat căpitanul în cea mai neagră disperare, apare triumfătoare cu obiectul disputat crîncen, înconjurată de admiraţia fără rezerve a decanilor comerţului cu amănuntul. Ridicarea şi strîngerea cortului este o afacere comună. În timp ce secundul pregăteşte masa, căpitanul se ocupă de amenajările interioare. Recunoaşterea campingului este treaba secundului. În Turcia contemporană se ştiu foarte bine şi curent germana şi engleza. Secundul are o licenţă în limba germană, ceea ce garantează verosimilitatea informaţiilor pe care le aduce asupra mercurialului, stării drumurilor, buletin meteo, întîmplătorilor curente. Dar cel mai mare talent al secundului este să fie secund de aşa manieră, încît căpităniа devine nu o sinecură, ci o desfătare. Ceea ce, în ultimă instanţă se potriveşte exact cu firea locurilor pe care le străbatem şi cu rolul pe care şi l-au asigurat, aici, căpitanii de toate rangurile. Izmit este aşezat de la malul jos al golfului, urcînd apoi pe terasele abrupte ale coastei transformate în munte, între pini seculari sub care miroase a răşină fierbinte, unde lumina se filtrează cu voluptate carnală, aşa cum pretutindeni se filtrează lumina în Orient, sub pini şi tamarişti, sub cedrii sau în moschei, pe după obloanele din haremuri sau iatace, sub corturile nomazilor, fie turişti, fie nomazi adevăraţi, sub cerul fierbinte al Efesului, sau în nopţile fabuloase ale Izmirului. Lumina aceea siderală, grea, plină de arome, concumpiscentă, plină de lenea spiritului şi de lăcomia simţurilor, lumina pură, între munţii giganţi, albastră la coasta mării, egeană în sud, acolo unde Efesul se cufundă în albul imaculat al marmorei. Nopţile bîntuite de coşmar la Tropice. Nopţile din La Guayra, ori din largul Antilelor, nopţile din Mar Caribe, de la Exotica Carthagena, nopţile mexicane de la Vera Cruz, stăpînite de glasurile tenorilor, ori nopţile cubaneze răscolite de aromele orgiace ale vegetaţiei. Secundul trebuie să înţeleagă sensul nopţilor. Să găsească ritmul gingaş, insinuant al Orientului.

Pentru că ritmul tropicelor este cel extenuant al tamtamurilor, ritmul orgiac al tribului celebrînd forţele proteice ale naturii izbucnite în clorofila atotstăpînitoare, a unei naturi în care dezmăţul vegetal este superlativ, atingînd demenţa ; acolo, la tropice, la vechile populaţii amerindiene din jurul Mării Caraibilor dragostea este o stare existenţială dominantă, importul de negri a creat o lume care trăieşte ritmul la paroxism ; aici, deşertul şi ariditatea munţilor, influenţa arabă şi orizonturile largi, au creat izolarea şi taina, ritmul lent şi insinuant, haremul şi susurul fîntînilor interioare, orientalii sînt introspectivi, de aici au venit profeţii, aici există marii izolaţi, deşertul confirmă măreţia insului, exacerbîndu-i mîndria ; înainte de a fi agricultori, turcii au fost păstori nomazi şi războinici şi din vremuri imemoriale au fost negustori. Secundul înţelege totul din instinct, aşa că schimbînd doar cămila pe „Dacia 1300 L", restul rămîne ca acum o mie de ani. Migrăm spre sud pe vechiul drum al caravanelor, drum pe care Izmitul a însemnat un punct asiatic terminus. De aici încărcau caicele mărfurile aduse pe cămile, smirna şi tămîia, mătăsurile de Mosul şi faianţeria de Iznik, talgerele de aramă şi vasele de cult bătute cu ciocanul la Gaziantep, mătasea chinezească şi mirodeniile din India. Este firesc ca negustoria să primeze acolo unde pămîntul este sărac. În perioada elenistică Izmitul s-a numit Nicomedia, dar nu asta mă interesează căţărîndu-mă cu secundul pe străzile în spirale abrupte. Mi se pare că nicăieri ca aici, în Turcia asiatică, istoria nu-şi exprimă mai vizibil sensurile şi nonsensurile, grandoarea şi stupiditatea, ca nicăieri aici se dezvăluie inepţia imperialismului şi megalomania cuceritoriului, ca nicăieri aici se impun cu vehemenţă valorile perene ale spiritualităţii în pofida efemerului, chiar dacă acesta a dispus de oştile lui Alexandru Macedon ; ori de ale lui Cyrus, sau Darius, sau Ginghis Han. Asia Minor a fost teatrul de război pe care s-au înfruntat cele mai mari puteri ale antichităţii şi ale începutului evului de mijloc. Jocul cuceritorilor, stupid şi acefal, constînd în a distruge cu sîrguinţă cretină ceea ce construiseră alţi oameni înaintea lor, se vede aici, mai elocvent decît oriunde. Întreaga

Anatolie este un muzeu al ruinelor. Zeci de generații se străduiesc să se diferențieze de neant, geniul anonim al artiștilor în piatră și marmoră, în aramă și lemn, în broderie și culoare creează un univers specific, încîntător, un imn al omului dedicat devenirii și perfectibilității, o expresie vie a convietuirii cu spațiul și timpul, un răspuns dat morții și brusc, la confiniul acestei oaze de umanitate creatoare, apare oștirea unui tip care, în absurditatea lui paranoică, se crede hărăzit de zei să amelioreze starea umanității, asta în cazul unui idealist ; dar de cele mai multe ori tipul ori și-a cheltuit tezaurul în orgii nesfîrșite, în luxuria cultului cu care-și înconjoară propria-i persoană, sacralizînd-o cu toată podagra de care suferă, cu toți colicii, exemele, calvitia prematură și impotența ; ori pus pe fapte mari, are nevoie de sclavi pentru muncă, de bogății care să-l salveze de la crah ; ori pur și simplu vrea să-i uimească pe atenieni ca Alexandru și să-și satisfacă orgoliul pueril în autoosanale fanfarone, ori în fumul de tămîie al osanalelor ridicate de curteni nerușinați, dornici să-și cîștige bunăstarea și rangurile, prin lingăvirea cea mai josnică, așa cum se întîmpla la mesele Macedonului. Și atunci ? Călăreți înzorzonați ducînd mesaje ultimative, azvîrlirea reciprocă de pietroaie în țeste, răcnete, sudoare, asalt, scurmarea reciprocă în măruntaie cu săbiile, apoi măcelul învinșilor, prădarea muncii lor, violul femeilor, vînzarea tuturor ca sclavi, cîteodată raderea din temelii a orașului-cetate și plugul, ori focul, peste locurile unde o parte din semenii noștri au creat, timp de veacuri, o expresie specifică a umanității. Toate astea sînt scrise sîrguincios în cărțile de citire și noi le papagalicisim la fel de sîrguincios, fără să anatemizăm protagoniștii marilor crime împotriva umanității, cu toate că am deschis un proces al criminalilor de război la Nürnberg și astăzi sîntem posesorii unor lovituri nucleare capabile să facă țăndări globul de cîteva ori. Prea îl slăvim pe Caesar în dauna lui Ovidiu și atunci este normal să asistăm la rempărțirea sferelor de influență și îi explic secundului jocul politic de la Izmit-Nicomedia, care a trecut la frigieni, apoi la imperiul persan, pe urmă a venit Macedoneanul prin secolul IV înaintea

erei noastre, în secolul III î.e.n. aparţinînd Bithyniei. Regele Nicomede le-a făcut capitala ţării. Aici şi-a găsit scăpare Hanibal după prăpădul Cartaginei în anul 148 î.e.n. Bravul alpinist şi-a prevăzut locuinţa cu un labirint de galerii subterane, o adevărată vizuină, de unde să poată fugi în cazul unei urmăriri, spiritul latin înclinat spre geometrie şi autoritate nu prea suferă contradicţia şi, născînd catolicismul, a ajuns în virtutea acestor calităţi la Inchiziţie. Hanibal învăţase lecţia şi mormîntul lui se găseşte la Gebze, localitate pe malul golfului. Pe urmă au venit goţii, pe urmă iarăşi perşii, pe urmă s-a înstăpînit imperiul roman şi Diocleţian a vrut să-şi mute capitala aici, era un prudent Diocleţian, dealtfel o ştim asta din Istoria Românilor, pe urmă Constantin cel Mare se aşază la Constantinopole şi locurile devin bizantine. Îi arăt secundului ruinele din cărămidă şi simt cum secundul chiuleşte de la istorie, aşa că trec în galop peste epoca bizantină şi ajung la bătălia de la Malazgirt anul 1071 cînd Kutulmuşoğlu Súleyman Şah vesteşte în Anatolia era otomană. Desigur tot cu sabia, conform bunelor tradiţii ale locului. Filăm deci spre Bursa, se pare construită la sugestia lui Hanibal făcută regelui Bithyniei, Prusias al II-lea, deci Hanibal nu se resemnează, locul are izvoare termale excelente şi este cunoscut ca atare în lumea veche care suferea de aceleaşi boli ca şi cea nouă. Aici a cedat Mithridate Eupator, regele Pontului, în faţa lui Lucullus, slăbind aripa stîngă politică şi militară a lui Burebista, după cum Ariovist germanul i-a slăbit aripa dreaptă, cedînd în faţa lui Caesar. Căzuse Vercingetorix în Galia, căzuse aliatul lui Burebista, Pompeius, Caesar îşi desenase planul lui de a-l lovi pe Burebista venind de la Est, adică dublînd Pontul prin Asia Minor, Caucaz şi Stepa cumană, mă amestecasem în treburile timpului fiind anahoret la Sarmizegetusa, dar secundul nu mă crede şi cum harta nu indică nici un camping prin apropiere, pînă la Bursa mai sînt '60 de kilometri şi se lasă seara, regulamentul de bord prevăzînd categoric că trebuie să fim campaţi la loc sigur cu două ore înainte de apusul soarelui, fac punctul şi constat că sîntem la vest de Orhangazi, pe malul lacului interior Iznik Gölü. Lacul este o mare in-

terioară veritabilă, lîngă Iznik este un camping şi însuşi Iznikul nu este altceva decît ecumenica Nicea, care de fapt poartă numele soţiei multiubite a lui Lysimah, înainte de a se numi Nicea, numindu-se Antigonia. Cum în babord se deschide o şosea asfaltată care dublează coasta de nord a lacului, şerpuind printr-o cîmpie acoperită cu biblice livezi de măslini, cum se văd munţii şi peisajul este edenic, hotărîm să rulăm spre Antigonia = Nicea =Iznik. Livezile de măslini amintesc *Cîntarea Cîntărilor,* vînturile sălbatice coborîte din munţi, cîntecul de harpă şi dragostea simplă.

Sub măslini este o pace serafică, verzuie, apa gîlgîie printre brazdele pe care cresc ardeii, se aude foşnetul trestiilor şi pe potecile de sub măslini trec femei cu văluri negre, cu şalvari şi iminei, călărind măgari clăpăugi şi înţelepţi. Într-o rarişte un han alb. O curte cu gard scund din piatră, umbrită de un măslin uriaş, flori şi Rasim. Hangiul. Întrebăm de camping. Rasim ne arată curtea, măslinii, livezile, lacul, cerul. Putem rămîne la el. Nu costă nici un ban, Rasim Demirtaş are trăsăturile aspre turcomane, este măsliniu şi posedă o bunăvoinţă universală. Mă consult cu secundul. Îi comunic conţinutul legii sacre a ospeţiei la musulmani. Rămînem. Trag maşina sub măslinul care domină curtea. Rasim are o soţie, Bembe. O fiică, Zehtane, căsătorită cu Ismet Polat, care-l ajută la han. Hanul are o fîntînă unde Rasim ţine peşti vii. În faţă, livezile de măslini şi lacul. În spate coastele pline de smochini şi măslini, şi satul Çakirli Köyü. Întindem cortul. Operaţia banală sensibilizează întreaga familie. Acest „burda" impresionant, albastru, cu două încăperi, stîrneşte o admiraţie fără rezerve. Rasim este de-a dreptul fericit. Sub măslinul uriaş a răsărit un „burda" albastru, înalt, în care se instalează paturi, masa şi fotoliile, aragazul şi celelalte obiecte de turism văzute în toate campingurile lumii şi ale Turciei. Femeile tăcute, ascunse în văluri, care trec pe măgăruşii lor, se opresc o clipă să asculte torentul verbal cu care le onorează Rasim. Rasim ne conduce la apă. Se aud motoraşele care hărnicesc la pompe. Valuri de apă cristalină curg pe şanţurile de irigaţie. Praful drumului este cretos şi adînc.

Măgăruşii trec la trap somnolent. Ne scăldăm copios în apa dulce a lacului. Apare învăţătorul satului. Cine şi cînd l-a anunţat ? Seara începe amabilităţile. Întîi de toate hanul se umple de săteni veniţi pe jos, sau pe măgari să vadă „burda" şi perechea din *Rumania, romenii,* prietenii lui Rasim. Stela îi dă lui Bembe salam de Sibiu, Bembe ne aduce peşti fripţi. Stela îi dă lui Zehtane ceva bun din portbagaj, Zehtane vine cu măsline şi smochine atunci culese, dulci ca mierea. Gesturile sînt largi, exclamaţiile sonore, Rasim e fericit, locul se umple cu mese, la mese stau turci venerabili, cu bărbi albe sau fără bărbi, alături, tăcute, femeile în vălurile lor negre, spre stupefacţia ambelor părţi ne înţelegem prin semne, noi vorbim româneşte, ei turceşte, învăţătorul ştie o germană şubredă, la masa noastră vin decanii de vîrstă, sînt interiorizaţi, meditativi, folosim farmacia portativă pentru o migrenă a socrului, îmi fac un dicţionar pentru uz imediat, măslinul se numeşte *zeitin,* smochinul, *ghemiş,* aflu că Ismet a fost soldat de curînd şi a beneficiat de un glonţ care i-a şters bărbia în luptele cu grecii din Cipru, fanfaronada mea militară îşi declină gradul, maior, Ismet se umple de admiraţie şi admiraţia devine unanimă cînd le spun că am fost pilot de război. Vine noaptea alintîndu-şi aromele, hanul este plin, privilegiaţii (Rasim împarte aceste privilegii) vizitează cortul, gazdele noastre sînt atît de dăruite, atît de generoase în sărăcia lor lucie, au sufletul atît de larg, ne înconjoară cu atîta dragoste şi grijă, încît totul pare un vis. Văd stelele printre măslini, salamul de Sibiu se mănîncă tăiat felioare subţiri sub pergola de glicine de la şosea unde opresc camioanele plugarilor (şi Rasim are o autofurgonetă), bem din coniacul Metaxa din portbagaj călcînd evident prescripţiile Profetului şi mă întreb de ce naiba ne-am tăiat reciproc cam din vremea primilor Basarabi, pînă la 1877, adică cinci veacuri pline, cînd de fapt Rasim nefanatizat este un om de aur ? ! Cum pot să-l urăsc pe Rasim, cu toate că, făcînd o sumă a celor cinci veacuri, lucrurile nu stau prea vesel ! De ce n-aş mărturisi-o, că pretutindeni în Turcia ni s-a arătat o simpatie evidentă ? ! Şi că la Istanbul, vorbind româneşte pe stradă, nu o dată am fost opriţi de turci care-au copilărit

în România antebelică ? Şi acum noaptea, cînd se aud glasurile acelea ţîrîite în ierburi, cînd pămîntul Anatoliei respiră paşnic, cînd oaspeţii tăcuţi ai hanului se întorc în satul lor după spectacolul serii care le-a pigmentat monotonia, ce altceva decît *Cîntarea Cîntărilor* se poate asculta sub măslinul uriaş printre crengile căruia trec umbrele acestor locuri, umbrele războinicilor şi ale înţelepţilor, acei Celebi trecuţi dincolo de aparenţe, la origina eternă a lucrurilor ?...

În 24 august avem o etapă magnifică : Rasim-Bursa-Karakabey-Bandirma (port)—Erdek port la Marmara în partea de sud a peninsulei cu acelaşi nume. Aflînd că plecăm, Rasim îi cheamă pe Allah ca martor că a făcut tot ce i-a stat în putinţă să ne cinstească. Omul este atît de sincer mîhnit, se produce atîta zarvă în familie, încît ne dau lacrimile. Cum Zehtane arătase mult interes pentru sulimanurile secundului, cum secundul este un tip solar interpretîndu-se prin gest, la despărţirea cu lacrimi de ambele părţi, îi dăruieşte tinerei nu se ştie ce. sîntem cu motorul pornit, apăs pe acceleraţie, Zehtane ne face semne disperate să nu plecăm şi cu sufletul la gură se întoarce cu cel mai scump dar al inimii ei. O ramă de fotografii, unde era fotografia ei de nuntă, ramă de tîrg, din chibrite, cu poleială de staniol, dar am spus, casa lor curată şi albă dintre măslini era foarte săracă şi rama aceea se lega de nunta ei, secundul o văzuse pusă la loc de cinste pe peretele gol, şi uite acum uitînd istoria ne-am umanizat şi am plecat mut de emoţie din curtea prietenului meu Rasim Demirtaş din Çakirli Köyü, pe malul lacului Iznik. Apoi ne-am cufundat cu voluptate în timpul ciudat al Bursei, oraşul mătăsii, hoinărind într-o lume evident musulmană, mai aspră şi inhibată, cu gesturile controlate, cu universul interior abia perceptibil prin opacitatea misterioasă a retinei. Simt cum ceva foarte adînc din prea adîncul conştiinţei mele, ori din subconştient se ridică la nivelul percepţiei, legîndu-mă intim de stradelele întortocheate în pantă abruptă, pavate cu piatră de rîu, de casele cocîrjate de vechime, clădite în vechiul stil anatolian, acoperite cu olane roşii, de grădinile cu iasmin şi tamarişti, de cotigile trase de măgari, de Ba-

zarul în care zac de-a valma obiectele de serie ştanţate nu fără poezie şi maldărele de vase vechi din aramă bătută ; intrăm în butici străvechi, înnobilate de timp, în care descoperim gătelile din argint ale acelor *hatum* discrete, găteli regale, menite să împodobească frunţile şi pletele, să cadă pe sînii goi, să sublinieze gingăşia mijlocului şi nobleţea coapselor, descoperim arme albe în care meşterii şi-au îngropat zilele migălind arabescurile de pe lame şi gărzi, pumnale curbe şi hangere avînd înscrise cu aur versete din Coran, sau numele lui Allah, menit să taie vinele necredincioşilor, covoare de Şiraz, superbe covoare pline de poezie şi lene, ţesute pentru dragoste : ori austere covoare de rugăciune ; ne aflăm în cea dintîi capitală a imperiului otoman oraş smuls bizantinilor de sultanul Orhan Gazi la 6 aprilie 1326, după un asediu de 11 ani. Există peste tot la Bursa, imprimat în zidul citadelei, în caligrafia somptuoasă care decorează Ulu Çami — Moscheea mare — ori în paginile de aur ale Coranului scris de mînă în anul 770 de la Hegiră, cu o artă uluitoare, în care caligrafia şi arabescul se transformă în vis, în marmura de un roz fluid şi în cea albă de puritate perfectă, cioplită cu o migală de miniaturist în Yeşil Cami — Moscheea Verde — unde faianţeria atinge limita incredibilului, combinînd cu gest regesc albul, negrul, albastrul pur şi aurul într-un tot plin de majestate şi eleganţă. Există deci la Bursa un sentiment acut al timpului istoric. Nu numai pentru că sînt aici urmele lăsate în marmoră şi culoare ale teribilului Baiazid I Fulgerul, acel Yildîrîm Bayezit care, avîndu-l pe Mircea drept adversar, îşi fixase ca obiectiv transformarea Ţării Româneşti în paşalîc, dar pentru că, stînd lîngă mormîntul lui, în acel *„türbe"*, mausoleu simplu şi aspru, avînd pe cupole semiluna, conversînd cu el cu tot respectul cuvenit unui mare războinic, unui împărat redutabil, nu pot să nu-i amintesc cît de fragilă şi perisabilă este puterea, recunoscîndu-i însă meritul de a fi folosit-o şi pentru a se imortaliza, dincolo de faptă, în arta cea fără de moarte. Secundul este intrigat de multele lui *hatun* şi, mi se pare, insinuiază că dovedesc mai mult zel decît o cere buna cuviinţă şi apetitul istoric. Tac înţelept, lăsînd-o pe *hatun* a mea să-şi ascută unghiile şi-i fac conversaţie împăratu-

lui, plictisit să vadă oameni care mestecă gumă, sau femei care poartă la picior numere revoltător de mari și cărora li se jupoaie nasul, cînd se știe, piciorul mic și glezna subțire...

— Să trecem la esențial, căpitane, îmi spune împăratul și-mi face teoria bătăliei de la Nicopole. Îi amintesc cu tot respectul că manevra prin care i-a lichidat pe cavalerii cuirasați ai Franței și Burgundiei, ai statelor germane aflați sub flamura unui Hohenzollern și ai Angliei, a fost înfăptuită tot cu atîta măiestrie cu 175 de ani înainte, de către Batu, în marea campanie tătară din Europa, în bătălia de pe Sajo, cînd a fost zdrobită oștirea regelui ungur Bela IV și însuși regele a scăpat cu fuga, pierzînd aproape șaizeci de mii de oșteni. Chestiunea cu tătarii nu-i face nici o plăcere și aici am gafat, cum de obicei gafez cînd sînt în prezența puternicilor zilei, cărora unii din amicii mei le zic „mari", din lingăveală, confundînd conștient noțiunile, în scopuri lucrative. Sigur că și-a amintit de bătălia de la Ankara împotriva lui Timur Lenk pe care a pierdut-o dintr-o greșeală de manevră și prea marea încredere în sine. Nu-i amintesc că la 1394, aflat în apogeul gloriei, a fost bătut exemplar la Rovine de oștirea Țării Românești, aflată în inferioritate numerică netă. Trec peste episodul stupid cînd Timur l-a vîrît pe strălucirea sa împăratul lumilor într-o cușcă, ori colivie cu gratii de fier, purtîndu-l după el cu un umor negru ; și mă gîndesc la șansa pe care istoria a rezervat-o poporului nostru de două ori la interval de 181 de ani, prin sabia mongolilor veniți din sălbatica Asie Centrală, care, lovind puternic feudalismul maghiar, i-a oprit expansiunea spre est și sud de Carpați, ca și forța de izbire ; făcînd același lucru cu imperialismul otoman ajuns pe culmile puterii sale sub Baiazid ; care dealtfel avea schițate pe agenda lui de lucru liniile directoare ale unui nou atac în forță peste Dunăre și transformarea Țării Românești în pașalîc, înfrîngerea de la Rovine rozîndu-l la măduvă, pe el, învingătorul coaliției balcanice de la Cîmpia Mierlei, afirmat atunci ca un invincibil. Unde sînt fanaticele tale oști, împărate ? Mă cutremur numai rememorînd filmul bătăliei de la Nicopole. Aici, în „*türbe*", este o liniște prăfoasă și secundul dă semne de plictis.

Bursa stă agățată pe terasele muntelui, sub lumina roșiatică pe care meșterii de geniu ai acestor pămînturi aride au transformat-o în faianță și reverie. Oare nu dorința lor puternică s-a convertit în veșnicie și spațiul acesta devine lăcaș de istorie pentru că fapta neconvertită în marmoră și slovă, în culoare și piatră... Plecăm din Bursa împotriva dorinței secundului și în ultimă instanță împotriva propriei mele voințe, singurul camping este în Apollonia și vreau să dormim la malul mării. Așa că rulăm peste terenul frămîntat, recunosc porturile Bandirma și Erdek (asta înseamnă că secundul transcrie în blocnotes observațiile recunoașterii cam așa : port, plajă, apă puțin adîncă la mal pînă la 5 cabluri, dig în partea de N. adăpost pentru vînturile de N.V. Se văd ambarcații mari, caice la digul de N. Punct de reper, grup de 8 blocuri tip acoperite cu țiglă roșie, vopsite galben), campăm la ANT camping la sud de Erdek, sub pini, la malul golfului, observ că barca patronului este prost amarată, la ora 18,00 începe un vînt puternic, în rafale, de forța 4—5 din S.V marea se montează, barca legată scurt ambarcă apă, ne solidarizăm cei doi turiști aflați acolo și o scoatem pe nisip, apoi, seara, am o discuție largă cu patronul, inginer agronom, interesat de experiența economică a României și fascinat de politica ei. În 25 august dublăm strîmtoarea Dardanele și văd într-o zi însorită de la uscat, ceea ce văzusem într-o zi cu ninsoare densă de la bordul lui *Mircea ;* vizităm Çanakkale și ne asigurăm de programul ferry-boat-ului, ne lăsăm fermecați de sălbăticia peisajului, coaste abrupte, înalte, dominînd cerul și brusc, la capătul unei serpentine strînse, Egeea.

Este ceva nelalocul lui dacă te poți îndrăgosti de o anumită mare. Este o dragoste veche, secretă, perversă, care mi-a torturat destule nopți, acum aud vîntul foșnind în pini, aud valurile lovind stîncile, apa este de lapis-lazuli translucid, cerul este altul, imens și jos, rarefiat, solul arid tăiat de văi pline de stînci cîntă la atingerea vîntului, totul este legendă și împietrire, apoi, Troia. Lumea este de acord că datorăm grecilor ideile fundamentale care stau la temeiurile civilizației europene, îi precizez secundului accentuînd delimitarea europeanului de

universal, pe care unii zeloși nu vor s-o accepte. Ei au fixat și au dat conținut noțiunii de patrie, ei au condensat obiceiul pămîntului în legi, au delimitat sfera artelor de a științei și pe aceasta de a filozofiei ; dar tot ei au fost întemeietorii intrigii politice și, pînă la urmă, sătui de atîta geometrie și echilibru, au pus în valoare anarhia. Alexandru văzuse tracii de la nord de Dunăre, pe cei mai viteji dintre ei, numiți daci și eram în escorta lui cînd a avut celebrul dialog cu Diogene, tolănit la soare, redat destul de fidel de Plutarh, fără hazul sec al filozofului care trîndăvea la Corint. Știm că a fost destul de viclean să nu insiste în a avea capul lui Demostene, după zvonul public cel mai mare orator al antichității orfan ruinat de proprii lui tutori și pe deasupra și bîlbîit, în care se vede că nimic nu este nou sub soare, cum spune Eclezíastul. Celebrele lui filipice nu i-au adus decît succese oratoricești, forța, intriga și rivalitățile intestine favorizîndu-l pe tatăl lui Alexandru. În 333 asistam la Corint cum delegații tuturor orașelor-cetăți l-au proclamat șef al coaliției grecești, hotărîre dealtfel liber consimțită după ce Alexandru răsese Teba de pe fața pămîntului și vînduse 30 000 de tebani ca sclavi. Mi-am dat seama de vicleșia geniului său, care a reușit să coalizeze Grecia, adică zecile de orașe-cetăți, fluturînd sub nasul oamenilor ideea revanșardă care făgăduia victoria asupra Persiei. A acelei Persii care îi chinuise în războaiele medice, cînd Darius atinsese de jur împrejur numai deșertul și cînd singura direcție rentabilă rămăsese Asia Minor cu populația ei industrioasă și dincolo de Hellespont, bogăția fără seamăn a cetăților grecești. Trebuie să fi văzut deșertul Kara-Kum, să-ți simți sărurile din trup cristalizîndu-se pe buze, trebuie să fi stat în vîntul uscat al Anatoliei, ca să înțelegi sensul migrațiilor și fascinația Europei. Gurile rele spun că războiul Troiei a fost declanșat ca o ripostă a grecilor peninsulei, îmbogățiți de pe urma comerțului pe mare, dată grecilor continentali din Troia, care găseau pirateria drept o afacere cu totul mănoasă. Peninsularii n-au fost de acord să li se prade corăbiile, troienii care dispuneau de adăposturile insulelor unde stăteau la pîndă n-au fost de acord să renunțe la sportul favorit și de aici povestea trece de pe datele

ei obiective, pe cele subiective, de care istoria este plină, începînd cu Troia și sfîrșind cu Sarajevo. Piraţi fiind în timpul liber, sigur că Paris a răpit-o pe frumoasa Elena, chestiunea este curentă și normanzii o vor transforma în cap de operă a genului, pe urmă s-a amestecat rătăcitorul aed Homer și gîlceava a devenit nemuritoare, depășindu-și limitele, atingînd sublimul. Fără Homer rămînea o mică afacere piraterească. Cît despre distrugerea Troiei, în vremea aceea nu face excepţie de la întîmplarea obișnuită. Mai tîrziu, să zicem Ginghis-Han a ras de pe suprafaţa pămîntului orașele înfloritoare ale Persiei, clădind turnuri din mii de capete. Bombardamentele celui de-al doilea război mondial numai la Hamburg au făcut 100 000 de victime, în centrul exploziilor realizîndu-se recordul de + 500°C, toate astea, din lipsa lui Homer trec abia băgate în seamă. Șnapanul astrolog Aristandru cu care aveam mereu dispute violente pe tema tălmăcirii viselor, nu că aș fi fost atît de ignorant încît să neg realitatea parapsihologiei ; dar pentru că se transformase într-un lingău de curte odios, care, pentru a-și satisface vanitatea și a-și asigura pe lîngă Alexandru rolul de mentor al viitorului, îi tălmăcea toate visele prezicîndu-i cele mai uluitoare victorii, fără să se gîndească o clipă la preţul acestora, la suferinţele ostașilor, dar mai ales la tragedia celor învinși. Pe vremea aceea nu se inventase umanismul și nici cei doi părinţi ai existenţialismului francez, Camus și Sartre nu făcuseră turul de forţă, unul plecînd de la acordul critic cu lumea, să treacă prin absurd, divorţînd radical de ea, ca în timpul războiului să ajungă la umanismul solidarităţii și tîrziu, după război, să presimtă neliniștea eșecului, în timp ce al doilea să ajungă de la existenţialism la justificarea violenţei politice, după ce fusese rezistent la violenţa politică în timpul războiului ; dar șnapanul de Aristandru nu-i cunoștea pe cei doi protagoniști ai existenţialismului, așa că, după ce Alexandru a smucit-o brutal pe preoteasa de la Delphi aflîndu-se după tradiţie în zilele nefaste, și a obligat-o să prezică destinul expediţiei din Asia, deci după această scenă istorică, astăzi taxată drept huliganism, fiind o zi cu multă umiditate, mai exact o dimineaţă umedă, lucru

neobișnuit prin partea locului, statuia lui Orfeu cioplită în lemn de Cipru, aflată în cetatea Leibethra, s-a acoperit de rouă. Cum întotdeauna există un fel de pletoră lingavă pe lîngă oamenii de forță care inventează o mie de pretexte să se facă utilă, folosind persuasiunea, minciuna și zvonul, băieții aceia sătui doar prin osanale, acoperiți de aur doar în virtutea spaimei lui Alexandru de a rămîne singur cu el însuși (prefera să doarmă o noapte și o zi cînd nu era cu aceștia) au alergat la el, vestindu-i minunea. Orfeu cel din lemn asudă. Desigur spaima, pentru că, dacă n-ar exista spaima cu cele o mie de fețe hîde : spaima de sărăcie, spaima de foame, spaima socială, spaima de ultragiu public, spaima de spaimă, spaima de moarte, oameni ca Alexandru ar avea o rază de acțiune restrînsă ; deci spaima, izvorînd din ignoranță, a umplut cetatea. Atunci șnapanul, făcîndu-se că cercetează astrele, a tălmăcit întîmplarea prin aceea că domnul său va săvîrși atîtea fapte eroice, încît muzicienii și poeții vor fi nevoiți să cînte atît de mult aceste isprăvi, încît vor asuda necontenit. Așa a scris și Plutarh mai tîrziu, dar eu am auzit asta cu urechile mele și i-am tras două palme sicofantului, palme care m-au costat cariera militară ; dar care, mai tîrziu, mi-au salvat viața. Deci, cu multe veacuri înainte ca H. Schliemann (altă poveste miraculoasă), Dörpfeld și Blegen să-și vîre nasul în măruntaiele lui Novum Ilium și să găsească comorile lui Priam, eram acolo și celebram cu Alexandru sacrificiile în onoarea lui Ahile, care dacă n-ar fi avut călcîiul fatal nu s-ar fi umanizat, rămînînd printre nemuritori. Simbolul era cam fortuit, voia să însemne coaliția grecilor contra asiaticilor, operațiunea o cunoașteți tot de la Plutarh, singurul om rațional dintre biografii lui, probabil din pricină că nu aștepta de la Alexandru răsplata ostenelii sale, i-am adus uleiul curat cu care trebuia să ungă coloana de pe monumentul lui Ahile și atunci, lîngă templul Minervei, am văzut o femeie în peplum, cu brațele și spatele gol, avînd carnea albă, irizată și o coamă de păr arămiu, cu reflexe de aur, fluturată de vînt, care privea nemișcată spre cîmpia roditoare dintre Troia și Mare. Nu era Elena, era de fapt secundul, care, scos din cotidian, asimilase ceva din misterul fascinant al acestor ruine, se identi-

ficase cu timpul lor fără timp, cu peisajul arid al ruinelor fabuloase, cu vîntul uscat și fierbinte care biciuia smochinii și ierburile și stejarii uriași, femeia izolată între bolovanii venerabili intuise ceea ce eu știam școlărește, privirea ei căzuse în timp și o gelozie secretă m-a făcut să-i tulbur reveria și s-o urc în calul troian, figură insolită între ruine, prin ferăstruicile de tragere ale căruia se poate vedea peisajul rupestru și marea de azurit, totul într-o uitare arhaică, dacă n-ar fi vîntul sălbatic care însuflețește legendele.

Autoritățile au instituit prețuri pentru parcările de lîngă monumente, pe lîngă prețurile percepute la intrarea în incinta monumentelor istorice, lucru este înveselitor și un echipaj care vorbește românește o șterge englezește cînd nu aude vorbind aceeași limbă, lăsîndu-ne siderați. De ce ?

Trecem Granycus, peisajul cu sate rare, case scunde, din chirpici, dar cu gospodari avînd în loc de caii care le-au adus gloria de soldați, tractoare mici, cu remorci, cu posturi de *„Jandarma"* și jandarmi îmbrăcați „à la americaine", purtînd, „Colturi 45", ori puști automate, cu soarele lichefiat, apoi serpentine, adevărate viraje de luptă aruncate cînd peste un umăr, cînd peste celălalt, cu pini umbroși, cu umbra cărămizie și răcoarea mirosind a smirnă și spre seară, coborîrea spre Egeea între apele căreia se vede ca un abur străveziu insula Lesbos.

Totul aici îndeamnă la dragoste și ridicarea cortului la camping „Zeus", chiar lîngă mare, sub un măslin seamănă cu jertfa adusă zeiței Cotis.

Ca să salvezi, *„justate nuptiae"* de la căderea în rutină și plictis este nevoie ca imaginația și poezia să alcătuiască o conjurație secretă, îmi spun ascultînd foșnetul valurilor și al vîntului, susurul frunzelor de măslin și zgomotul ușor pe care-l face lumina lunii poleind marea. Oricum, Egeea este o mare făcută pentru navigația cu vele. Ne aflăm pe coasta lui Edremit Körfezi, deci a golfului Edremit închis spre vest de insula Lesbos, intrat mult în uscat, presărat cu campinguri și, a se nota, cu funduri mici pînă la un cablu și jumătate de la coastă. Sîntem la sud de Burhaniye și carturile au devenit o obișnuință plăcută. În timpul marșului secundul ține la îndemînă termosul cu limonadă

în care a stors cîteva lămîi și sandwich-urile care se consumă din mers, așa că 350—400 km se pot parcurge comod, atunci cînd itinerariul o cere. În 26 august spre orele 11.00 sîntem la Bergama-Pergam, un tîrg turcesc vîrît sub coasta munților, vegheat de Acropole și munții Taurus, sub un cer alburiu străbătut de vîntul fierbinte care se duce spre mare, venind din munții uriași, stîncoși, acoperiți de o crustă roșietică. Sîntem aproape de Izmir, vechea Smirnă, în inima teritoriilor ioniene așezate în lungul coastei, dincolo de care, spre centrul Asiei Minor, se întindea imperiul persan. Am o senzație stranie. De dedublare ar fi puțin spus. Stînd în vîntul fierbinte care biciuie ierburile la Asclepieion, am senzația că retrăiesc un timp cunoscut și familiar, uitat undeva în straturile adînci ale subconștientului și că acel timp cunoscut și familiar regăsindu-și niște repere materiale care-l sensibilizează, un catalizator ; vîntul fierbinte mirosind a piatră încinsă, un nucleu de aglutinare : memoria locurilor pe care o port nu ca pe un bagaj mort, ci ca pe un nucleu dinamic și proteic, deci acel timp cunoscut printr-o experiență directă devine dominant, estompînd timpul prezent, de fapt este doar o mutație de timpi gramaticali, pentru că realitatea locurilor ține de timpul pietrei cioplite, așezate după arhitectura unei idei, ea însăși veșnică prin repetare. Deci intru pe sub portalul pe care scrie „*În numele zeilor, intrarea morții este interzisă*", lăsînd afară negustorii de artizanat și chioșcurile unde se vînd ilustrate, răcoritoare și țesături locale, frecventate pe lîngă automobiliști, de călăreți turci, neavînd nimic din fastul de odinioară și desigur de polonezi. Nu există camping, drum, sau oraș turcesc în care să nu fi întîlnit turiști polonezi. Deci intru în această fundație medicală unde arta vine în ajutorul sugestiei și al tratamentului balnear, mișcîndu-mă lejer într-o lume arhicunoscută, logică și plină de optimismul luminii. Alei pardosite cu marmoră, mărginite de colonade, conduc la căzile uriașe, din piatră sculptată, în care apa tămăduitoare este adusă prin conducte de lut ars, locuri de plajă, apoi subsolul templului Telesphorei cu tunelul subteran secret unde sub influența drogurilor se visau visele care indicau numele remediului

necesar vindecării, locurile unde se practica sugestia, biblioteca și la porticul de nord, amfiteatrul, cu cele 4 500 de locuri, care, restaurant, servește și astăzi pentru reprezentațiile date la sfîrșitul lui mai, în cadrul unui festival. Remediile sînt preparate din plante. Liniște, sugestie, băi termale, bibliotecă, teatru, leacuri naturale, temple, statui, colonade, cer sudic și, în fundal, munții. Trepanația pe creier și operația de cancer al sînului, lucruri cunoscute și practicate cu iscusință. Cine mai poate confunda astăzi timpul biologiei sociale, cu timpul galactic, ori al biologiei vegetale, cînd aflăm în pustie arbori avînd 20 de secoli, numai pentru că dintre rădăcinile lor izvorăsc apele unor izvoare ? Avusesem discuția asta cu Danielida, la Efes, într-o altă experiență nautică pe care am întitulat-o *Țara Făgăduinței,* catalogată drept roman științifico-fantastic, ceea ce este neîndoios o exagerare. Cînd comandantul cetății Pergam s-a răsculat prin 283 î.e.n. (această abreviere laică și antimistică de fapt certifică existența lui Isus în lumea religiilor și a civilizațiilor), deci cînd s-a răsculat Philetere și a pus bazele regatului Pergamului și a dinastiei Attalizilor, el a înțeles că răscoala se justifică numai în măsura în care ameliorează condiția umană. Attalizii și-au motivat gestul, construind Acrople la est de Pergam, pe vîrful sălbatic al unui contrafort izolat al munților Taurus, care se urcă cu viteza a doua pe un drum îngust, asfaltat și cu ochii cît ai melcului, pentru că șoferii turci conduc diabolic și la fiecare curbă de 180° te trezești în fața unui autocar plin de turiști, care oprește la un metru de botul mașinii tale, trebuie să faci manevre, să-ți găsești un refugiu lîngă pinii care mărginesc prăpastia, dar urcușul merită osteneala pentru că, printr-o osmoză stranie, cerul din ce în ce mai larg și peisajul din ce în ce mai arid, lucrează asupra ta, apropiindu-te de Homer. Nu este o metaforă, este un fapt consemnat cît se poate de prozaic în blocnotes. Înainte de a ataca panta semănată la început cu jovialele case turcești colorate viu, desigur ai făcut o haltă la „basilică", una din cele mai enorme ruine de biserică rămase în Anatolia, din cărămidă roșie, cu bolți gigantice și dacă te lași fascinat de meditație la ruine, modă cu totul romantică, atunci secundul se face nevăzut într-o butică vîrîtă într-un colț plin de poezie, o

butică mirosind a covoare și aramă, de unde se întoarce triumfător cu o găteală ca o diademă, pe care a scos-o la sfert de preț ; dar care, vai, este departe de a fi vechitura din argint rîvnită, așa că cel cîștigat este tot negustorul, vechii greci tot negustori au fost, și ajunși sus, la parcajul de pe Acropole, în vîntul mirosind a rășină, vei întîlni altarul lui Zeus acoperit cu sculpturi sacre și rămase în piatră, urmele civilizațiilor romană și bizantină suprapuse peste cea grecească. Attalizii au construit aici o bliblioteca, dotînd-o cu peste două sute de mii de manuscrise, dorite mai tîrziu de Cleopatra și dăruite ei de către Antoniu, care în afară de faptul că știa foarte bine să-și mînuiască *gladiu*-ul personal și legiunile, n-a avut nici un merit la alcătuirea acestei biblioteci uriașe. Arheologii turci au instalat aici un atelier vast unde se reconstituie Acropole. Meșteri pietrari cu știința venindu-le din epoca de glorie a artei otomane cioplesc în piatră figurile de pe vechile altare și ziduri, folosind aceleași unelte : dalta și ciocanul. Ceva s-a schimbat în fatalismul care a lăsat vîntul și uitarea să erodeze așezările antichității. Turcia contemporană și-a înțeles rolul de custode al unuia din cele mai fabuloase muzee ale umanității și, încă timid, încearcă să aducă o compensație acelui timp al uitării.

Dintotdeauna am văzut munții Taurus închizînd orizontul, cu văile sfredelite adînc prin care veneau caravanele de la Iconium și Mosul, ori cele care la Gaziantep preluau ceea ce dahabiehurile aduseseră pe Eufrat, de la Bagdad. Aici, ca și la Efes, am cunsultat textele din *Materia medica* scrisă de Rufus din Efes, tratatele dedicate dăunătorilor culturilor, apiculturii și zootehniei, ca și *Istoria animalelor* a lui Aristotel. Găsisem la Efes o mineralogie scrisă în arabă ; dar asta este o cu totul altă poveste, legată de Danielida, secundul s-a cățărat pe ruinele palatului regal, este o impietate, un fel de les-majestate, îl cobor de acolo și, luîndu-mi ziua bună de la meșterii pietrari, rulăm pe drumul fabulos al Smirnei, acel Izmir pe care l-am fixat ca punct terminus al croazierei cu „*Hai-Hui 2*“. Automobilistul ca și velistul sînt favorizați de zei pe aceste meleaguri care, mai ales în epoca ionienilor, în cea romană și bizantină, ca și în cea otomană, au cunoscut o dezvoltare

accentuată a turismului de toate genurile : de la cel militar, la cel comercial, de la cel ideologic, la cel artistic ; de la cel religios, la cel antireligios, ca și turismul secret, sau mai puțin secret al confreriilor de toate sorturile, acestea din urmă emanînd mai ales de la Efes. Caravansaraiurile au rămas în centrele orașelor, campingurile și mocampurile (motel și camping) stau unele lîngă altele pe coastă mai ales și nu numai cele publicate în luxoasele și fastuoasele prospecte ale Ministerului Turismului și Informațiilor ca acel *Turkey 1977 Hotels, Campings* care se distribuie gratuit, ci alte zeci, născute din inițiativa particulară, unde găsești loc de cort, apă curentă, instalații sanitare tradiționale și totdeauna un frigider al proprietarului cu apă minerală și bere rece. Deci coborîm spre Sud, ceva mai repede decît apostolul Pavel, trecînd prin Elaea, Grynia, pe lîngă Cyme și Foca, de fapt prin Zeytindag, Airaba și Menemen, ca să debușăm pe o autostradă suprasaturată de autovehicule deasupra golfului Izmir, avînd în stînga munții și în dreapta marea. Apar palmierii. Apar industriile, se pare că Izmirul este pe același loc doi cu Istanbulul în materie de industrii, apar docurile și cheurile portului comercial la care stau cargouri și două prea-frumoase și albe nave de pasageri, care-mi amintesc croaziera atlantică, muntele Kadifekale își ridică pantele dulci spre continent, pe vremea lui Homer muntele se numea Pagos, apoi, după ce încurc intrarea și mă feresc de abordajele mereu posibile, debușez pe Karșiyaka, adică pe cheu, care ca în toate porturile adevărate ale lumii este mărginit de o promenadă, promenada de o stradă paralelă cu cheul și marea, apoi vine un trotuar cu palmieri și cafenele și o mie de prăvălii fabuloase, practicate la parterul unor blocuri moderne, tot cheul este dominat de blocuri, expresie a industrializării, apoi fereşti arabalele cu cai gătiți spectaculos, acele trăsuri cu polog decorate cu alămuri strălucitoare, dai peste ursari echipați aidoma zlătarilor, pe trotuar sînt mese, pe cheu sînt mese și consumatori, clima este tipic mediteraniană, spune cartea, adică te dezhidratezi vizibil și cu răbdare îngerească, dibăcie la volan și frînă, dublezi golful Izmir, dai onorul la Amiralitate, ieși într-o periferie pitorească avînd mereu marea în tribord, niște pseudocampinguri improvizate între

dune, sub vînt, nu te lași tentat, peste tot sînt dughene în care se vînd mormane de fructe și de zarzavaturi, peste tot se construiește, automobilul înlocuiește calul cu o pasiune mereu nestinsă pentru viteză și voltijă, și scăpat teafăr, rulînd pe șoseaua către Çeșme, la capătul peninsulei, avînd vis-à-vis insula Chios, ajungi la *B. P. Kervansaray Mocamp, Inciralti,* la 12 km de Izmir, cu stație de benzină, barieră, palmieri, o clădire modernă cu restaurant, bar, dușuri, bucătărie pentru turiștii care-și folosesc aragazele, unde te instalezi printre corturile polonezilor, italienilor, germanilor, francezilor și altor naționalități care, în timpul cruciadelor, transpirînd abundent sub zale, au cucerit Ierusalimul, altă nebunie a europenilor, dar mă rog... Sîntem la Smirna și aici, orice-am zice, Homer este înregistrat la toate birourile de stare civilă. Chiulim în Izmir. Izmirul otoman, clasic, stă în poalele muntelui. Cu străduțe înguste, cotite, cu sutele de magazine obscure, cu bazarul și moscheile lui, cu nebunia aurului lucrat în toate chipurile, expus în vitrine strălucitoare, cu pielăriile și blănăriile, cu pescăriile și mormanele de fructe exotice, cu negustorii care strigă, cu clienții care se tocmesc, cu turcoaice în port tradițional și turci venerabili, cu vînzătorii ambulanți de apă, ori de ceai, cu salepgii și bragagii, o lume colorată viu, mereu în mișcare, mereu vînzînd și cumpărînd, — iarăși grămezile de căldări de aramă și vasele de cult ; apoi Izmirul modern cu scuaruri largi, cu nelipsita statuie a lui Mustafa Kemal care i-a alungat de aici pe Aliați în 1922 (se instalaseră în 1919), cu cartierele de vile și palmieri, cu antrepozite și hoteluri, cu baruri de noapte și cinematografe ; apoi cheul, el însuși fabulos, plin de lentoare și marea peste care suflă același vînt puternic de la coastă, tivită de spuma berbecilor și cheurile la care se încarcă și descară mărfuri din caice vechi, vopsite în albastru și portocaliu, cu locuri tihnite de ancoraj, escală ideală pentru navigatorul cu vele. Este cazul să-mi fac „punctul". Este cert că în Egee navigatorul beneficiază zilnic de vîntul de la uscat, căruia turcii îi spun Imbît, grecii Meltemi. Este un vînt puternic, harnic, cu o creștere constantă în intensitate, cu rafale în apropierea munților și spune *Cartea Pilot,* lîngă insule,

în gura văilor. Regimul iahturilor este liber, cu condiţia să nu faci arheologie submarină şi să-ţi însuşeşti comorile care zac pe fundurile prea puţin adînci şi să nu execuţi volte între insulele greceşti şi porturile turceşti, aici intervine starea de tensiune dintre cele două ţări, avertismentul autorităţilor prevăzînd că, dacă iahtul nu se supune acestei recomandări, poate fi confiscat. Misiunea mea de *skipper* prevăzător este împlinită. Atît Marea Marmara, cît şi coasta egeeană a Turciei sînt locuri ideale de turism nautic, cu condiţia ca navigatorul să ţină cont de adîncimile mici de la coastă, să folosească golfurile sondînd şi să-şi regleze regimul de marş după orarul cotidian al vîntului. Pergamul se regăseşte uşor în solitudinea austeră în care se aude doar vîntul. Smirna se regăseşte greu, chiar dacă urci la citadelă, sau la Acropole, unde se găseşte mormîntul regelui Tantal. Nici urmele eolienilor, nici cele ale ionienilor, nici cele ale aedului, nici recunoştinţa lui Alexandru Macedonul, care i-a ordonat lui Lysimach să reconstruiască oraşul fidel lui, nici urmele romanilor nu sînt aici grăitoare. Smirna bizantină, loc al persecuţiilor religioase, cu una din cele 7 biserici ale Apocalipsului, cu sectele ei radicale, cu procesiunile şi crimele ei, cu femeile şi curtezanele, cu episcopii şi arhimandriţii, este trecută aici în uitare. Cucerirea lui Çelebi Sultan Mehmet la 1415 a şters toate urmele nu prin distrugere, ci prin construcţie. Izmirul contemporan este o metropolă otomană prin harul constructorilor lui. Ne place Izmirul. Hoinărim cîteva zile, liberi de noi înşine, ne scăldăm în valurile puternice, toată coasta spre sud nu este decît grădină şi plajă, apoi ne strîngem cortul şi coborîm la Efes. Adică în mit. Adică în realitatea perenă. Efesul este legat direct şi indirect de navigaţia cu vele. Întîi, că pînă la Alexandru şi Lysimach a fost port la Egeea, într-un golf plin de poezie la poalele munţilor Pion şi Solmissos. S-a întîmplat cu Efesul ceea ce s-a întîmplat cu foarte multe cetăţi-porturi ioniene de pe coasta sudică a Anatoliei, lucru din nou legat de navigaţia cu vele. Rîurile la gura cărora au fost clădite au adus aluviuni din munţi, umplînd golfurile cu nisip, bălţi şi mărăcinişuri. Aceste aluviuni fac astăzi întinsuri periculoase în jurul coastei, îndepărtînd vechile

porturi de mare, așa cum s-a întîmplat cu Troia și Efesul. Lysimach a fost nevoit să strămute vechiul Efes ionian cu doi kilometri și jumătate în interior, între versanții munților Pion și Bübülda. Nu-mi reamintesc de drumul Izmir-Efes lăudat de colegul meu Toma George Maiorescu, drumeț vajnic, care-mi dăduse amănunte prețioase la plecare, drum care stă sub semnul fabulosului. Nu vorbesc despre escalada munților, de la nivelul mării spre vîrfuri, pe serpentine abrupte, în prăpăstiile cărora zac carcasele ruginite ale automobilelor, precum în deșert scheletele cămilelor. Nici de lumina sacră din pădurile de pini, nici de apariția caravanelor de cămile, nici de uitarea elegiacă în care plutesc platourile de pe care, printre pini, se vede Egeea, nici de văile cu tamariști șerpuind printre munți năprasnici, pustii, însemnați ici, colo cu ruinele fortărețelor, nici de sentimentul acut al reversibilității timpului, ca și cînd fiecare kilometru parcurs ar avea corespondent în timp o întoarcere cu un secol spre epoca de aur. Nu vorbesc de vîntul opărit, de pustietate, de sentimentul copleșitor al măreției în sălbăticia primordială, cu toate că turcii contemporani taie munții legîndu-i prin autostrăzi, aici, ca și în Venezuela, transportul fiind preponderent auto. Evit rememorarea acelor momente rutiere pline de picanterie, cînd, angajat într-o buclă a serpentinei, în urcare de cel puțin 60°, văd prăbușindu-se asupra noastră un autocamion-tren, pe care-l depășește dement un microbuz „Ford", dealtfel cărăușul cel mai frecvent dintre localități, mie rămînîndu-mi alternativa de a alege între atacul frontal, sau saltul în prăpastie. Microbuzul accelerează, autocamionul îmi face loc presîndu-mă necuviincios dincolo de carosabil, dar, mă rog, riscurile turismului auto, parcă mai dense decît cele ale turismului nautic, care, printr-o asociere bizară, mai ales că rulăm pe fundul unei văi biblice spre Selcuk, localitatea care precede Efesul, îmi actualizează excursia pedestră a celor „zece mii", povestită de Xenophon, participant activ și cap de coloană. Cyrus, satrapul Asiei Minor își angajează „zece mii" de războinici greci, în intenția totdeauna fraternă de a-l răsturna din tronul lui de Mare rege și Rege al regilor, pe propriul lui frate, obicei cunoscut oriunde puterea este singura și ultima rațiune, cu alte cuvinte cam peste tot în

istorie și la noi așijderea, de unde probabil : „aveți-vă ca frații". Lupta are loc la Cunaxa, lîngă Eufrat. Cyrus este ucis cu arma în mînă, biruitori fiind însă „Cei zece mii" de mercenari, care se văd învingători, într-o țară ostilă, fără cel în slujba căruia se puseseră, fără baze de aprovizionare, la mii de kilometri depărtare de Hellespont. Xenophon ia comanda, le spune că singura șansă de supraviețuire este să mărșăluiască spre Pontul Euxin, drumul cel mai scurt (nu știu dacă era inițiat în navigația ortodromică) și „Cei zece mii", demni de o epopee cu nimic mai prejos decît *Odiseea,* străbat distanța de la Cunaxa la țărmurile Pontului în 15 luni, umblînd 6.400 de kilometri de munți, de arșiță, de iarnă cumplită, de foame, de mizerie și greutăți inumane. Dar erau „Zece mii" de oameni hotărîți să moară, sau să învingă. Și atunci mă întreb dacă este posibilă moartea romanului numit de criticii contemporani „roman tradițional", adică acel roman care beneficiază de „superstiții arhaice", cum le numește un brav critic francez, adică : personajele, intriga, narațiunea și despre care același clamează trimiterea lui la eșafod. Mai tare decît criticul cu pricina au clamat Nathalie Sarraute și Robbe-Grillet, neliniștiți de conservatorismul publicului, care, probabil, face deosebirea între moda vestimentară și moda literară, mai ales atunci cînd viața îl confruntă cu probleme limită, vrînd să-și descifreze epoca și condiția, să-și creeze o perspectivă, să-și răspundă la întrebări care-i torturează conștiința și atunci, desigur, refuză exercițiul tulbure și bîlbîiala, preferînd cărțile care pun în valoare tocmai esența a ceea ce este nou și greu perceptibil în cotidian. Dacă Homerus ar fi fost suprarealist, pierdeam zorii istoriei și cugetării umane, ceea ce, să recunoaștem, era ireparabil, mai ales pentru veliști și cei care sînt interesați în navigația din Egee. Fiind realist și pătruns de sensul temporalului, avînd harul amănuntului semnificativ și cam toate calitățile pe care le cere estetica realistă unui creator, aedul ne-a lăsat o sinteză a experienței de viață a epocii lui și în materie de navigație cu vele, această experiență este de două ori prețioasă : pentru că vorbește de tehnica propriu-zisă a navigației și a construcției, ca și de condițiile climaterice și meteo ale arealului

în cauză. Același lucru se întîmplă cu *Faptele apostolilor*, unde călătoria lui Pavel, în chip de arestat, călătorie pe mare de la Adramit la Roma, este un îndreptar marinăresc de prima mînă, care, în afară de condițiile meteo, vînturi dominante, escale, adăposturi în caz de nevoie, are subcapitole cu totul interesante legate de manevrele de ținere la capă, de fugă cu vîntul și marea din pupa, de apropiere noaptea de pămînt necunoscut, de manevra ancorelor și manevra în caz de eșuare. Lăsînd criticii să ucidă în fiecare an porția lor de literatură realistă și luînd din Homerus și excursiile lui Pavel și ceea ce ține de „ad litteram", iată-ne pătrunzînd dincolo de Selçuk sub lumina lirică de sub plopii uriași care conduce panglica de asfalt la Efes. Notez că un personaj esențial al lumii acesteia este lumina. Nu numai pentru că se îmbogățește subtil cu nuanțele pe care le reflectă solul cînd cărămiziu, cînd cretos, cînd roșu ; nu numai că în această pastă translucidă se amestecă azuritul reflectat de Egeea ; nu numai pentru că, printr-o alchimie secretă, lumina de aici încorporează istoria ; nu numai că toate acestea împreună dau luminii de la Troia și Pergam, de la Smirna și Efes rezonanțe pline de mister și o infinită pace care se filtrează în conștiință făcînd-o să aspire la echilibru ; dar pentru că, sub imperiul ei, lucrurile și formele au ciudatul har de a reveni la ele însile, redevenind simbolul care i-au definit pe proprii lor creatori. Așa că nu este de mirare cînd, ajungînd la poalele muntelui Pion, după ce-am fost adus la ascultare de polițistul cu pistolul „Colt 45", adică chemat să parchez contra cost și după ce ne-am răzlețit de grupurile de turiști anglo-vest-germane, am nimerit direct pe Calea Arcadiană și am coborît spre vechiul port și spre Therme. Aici îmi verific riguros teoria despre ceea ce în general și cam didactic se numește roman istoric. Desigur, fără nici o pretenție de generalizare. De fapt îmi verific metoda de lucru și principiile de la care decurge. Este absolut fascinant să fi scris despre Efesul bizantin și așa, dintr-o dată, la capătul unui periplu auto justificat de prudență, să te trezești în plin Efes ca la tine acasă și să-ți retrăiești aventura, deosebind greu limita care desparte realul de ireal. Dacă este adevărat pentru mine însumi că un roman istoric este

de fapt orice roman care are în atenție structurile sociale, dinamica lor într-o epocă de detentă revoluționară ; ori de afirmare a idealurilor fundamentale care realizează conștiința de sine radicalizată de marile accidente ale istoriei, adică conștiința unității și a independenței, ultragiată de contestarea ei, necesitatea supraviețuirii materiale și spirituale, etnice și social-politice atunci cînd invazia, sau tutela prin forță încearcă dislocarea specificului național și înlocuirea lui cu germeni ai deznaționalizării — să zicem Aragon întors la național, ca la sursa primordială și definitorie a artei, drept răspuns la invazia Franței, sau Malraux, în ultimă instanță aventura interioară a lui Camus, fac referire la ei, pentru că procesul lor este exemplar — atunci iarăși rămîne un adevăr de necontestat pentru mine însumi că romanul istoric este o structură proteică, care tinde spre tonalitate, încorporînd o epocă, mergînd la sinteza ei dinamică, punînd în ecuație interdependența mase-personalitate, respectînd cu toate consecințele numai adevărul necontrafăcut pentru uz conjunctural, urmărind tendințele dinamicii interioare ale dezvoltării, contradicțiile dintre clase, ideologia și arta, știința și filozofia care exprimă structurile societății, obligîndu-mă la a face un foarte exact punct de stație de unde apreciez evenimentul și acest punct este unul angajat, desigur subiectiv sub raportul interpretării — dacă toate acestea și încă o mie de altele sînt adevărate, atunci se impune cu necesitate legică ceea ce se numește cu un cuvînt demonetizat : documentarea. Adică studiul. Adică însumarea unei asemenea cantități de informații, încît epoca și oamenii ei să fie re-creată și re-creați, într-un desen perfect veridic și dacă este posibil, pe traiectorii care corespund în punctele lor nodale adevărului istoric, răspunzînd la aceste intersecții ale destinului individual și colectiv cu direcțiile pe care le deschide istoria, întrebărilor firești, nesofisticate, pe care omul și le-a pus dintotdeauna pe pămînt. De aici decurge obsesia mea pentru fișe. Fișe ca la Interpol. Începînd cu personajele care-au ținut avanscena epocii, pînă la cele de arhitectură și unelte. Fișe de cheltuieli la banchete (aflăm ce mîncau și, aflînd ce mîncau, aflăm ce plante și graminee se cultivau ; care era starea legumiculturii, pomiculturii și creșterii animalelor, nivelul comer-

ţului internaţional şi zonal, ca şi mercurialul pieţii). Fişe ale foilor dotale, fişe de corespondenţă diplomatică secretă sau nesecretă, ale mărturisirilor făcute sub tortură, ale cancelariilor diplomatice, de corespondenţă comercială, savantă, amoroasă, mă rog, de folclor, de erezii, de inventar al bibliotecilor epocii, de costume şi obiceiuri, de armament şi tactică, de medicină şi astrologie (de aici scandalul cu şnapanul de Aristandru, astrologul Macedoneanului), de ierburi şi minerale şi de tot ce se mai poate închipui pe lîngă. Se întîmplă ca aceste fişe trudite ani îndelungi să mă încorporeze după nişte legi firesti şi împreună să alcătuim un univers straniu, de sine stătător, perfect delimitat de cotidian. Un univers primar în stare de nebuloasă activă, care atinge nu ştiu ce zone ale subconştientului, unde se produce un scurtcircuit al tuturor acestor elemente aparent eterogene, arhivistice şi arheologice. Acestea intră în corelaţia activă cu experienţa de viaţă şi ele între ele, totul selectîndu-se după un principiu greu sezisabil al esenţializării şi cu timpul devin o structură omogenă, clară, vie a unei epoci, sau a unui microunivers social. Pînă aici a fost purgatoriul. Răbdarea, nervii, coloana vertebrală, ochii, totul a trecut sub imperiul necruţător al voinţei care, cu obstinaţia satrapului ordonă : — încă ! Încă un tom de fişat, a apărut o nouă colecţie de documente, s-a semnalat aiurea o nouă ipoteză. De aici încolo începe o eră a voluptăţii. Trăieşti într-o anume stare de spirit, mutaţii stranii te identifică epocii, eşti contemporan ei şi în acelaşi timp o stăpîneşti dincolo de limitele firesti, timpul se anulează, spaţiile de asemenea, universul şi-a dat *rendez-vous* la masa ta de lucru, aşa că nu este de mirare cînd, luînd-o de mînă pe Danielida, (poartă acelaşi himation decent doar în aparenţă, care-i lasă gol gîtul rafaelit şi umerii goi şi spatele, a luat obiceiul persanelor de a-şi lăcui unghiile şi a-şi sublinia conturul ochilor şi-al buzelor), deci luînd-o de mînă, o duc spre Therme, pentru a face loc procesiunii care-l aduce pe Manuelos să controleze locul unde se varsă canalele de sub Calea Arcadiană. Vechiul meu amic Manuelos care păstrează fastul despoţilor orientali într-o epocă turbionară,

plină de contradicții violente, care crede cu obstinație că simpla lui apariție în public rezolvă cele mai ascuțite conflicte sociale, încercînd să se autozeifice fără să realizeze ridicolul situației lui de satrap bizantin într-o satrapie din marginea imperiului, cînd numai la cinci zile de mers călare stau gata de luptă oștile musulmane, fanatizate de proaspătul lor prooroc, pe cînd creștinismul incipient este el însuși neunitar, scindat de interese contrare. O salt pe Danielida pe una din băncile de marmoră, unde doi soldați jucaseră zaruri și-l aud pe unul din guriștii satrapului strigînd :

— Trăiască binefăcătorul nostru, Manuelos !

Îi răspunde un glas gîfîit :

— Trăiește pentru sine și banda lui Fotie, lingăule ! Vin din Agora. Iarăși a scumpit smirna și tămîia.

— Mirina, păgîn înrăit !

— Fotie, codoșul lui Manuelos.

Busculadă, țipete, apar cei din gardă, strigăte întărîtate :

— L-ați detronat pe Zeus, pentru Isus !

— Ce ne-a adus acest Isus ?

Fîntîni arteziene, boschete de palmieri, Manuelos cu arhitecții și curtea, colonadele din marmoră în care se resoarbe lumina, gărzile purtînd lănci și săbii drepte, un fel de combinație între săbiile purtate de soldații războaielor medice și handjarul turc, avînd pe cap căști nici beoțiene, nici de tipul cassius-ului roman, se vede teatrul început de Claudius în 48 — și terminat de Traian după înfrîngerea lui Decebal, prin 110, cu cele 66 de rînduri săpate în semicerc pe coasta abruptă a muntelui, cu exact 24.500 de locuri, scenă turnantă, cabine pentru actori, acum plin de o mulțime care nu se știe ce așteaptă, trec femei în peplum ducînd pe brațe buchete de trandafiri și cînd se aude glasul lui Manuelos flagelîndu-i pe arhitecți, o trag după mine pe Danielida, spre Drumul de marmoră, pentru că vreau să trec pe la biblioteca lui Celsius, pe la Odeon, să văd repetiția cu noua mea tragicomedie, sînt sigur că Manuelos îi va da drumul, cu toate că-l ridiculizez și cu toate că, încă de pe acum, poetul oficial al curții, bolnav de hemoroizi, duce o campanie perfidă împotriva textului, dar mai ales asupra autorului, acuzîndu-l de înaltă trădare, insinuînd că este plătit ba cu banii califa-

tului, ba cu cei ai iconoclaștilor. Am o agendă suprasaturată. Ședință secretă la exorciști. Alta la frăția ahiilor, meșteșugarii de arme care au întemeiat o confrerie militar-religioasă și care vor să le fiu cronicar. Risc, mai ales pentru că au înscris în statut ca punct de onoare uciderea tiranilor. Apoi o dezbatere la pavlicieni, care uneltesc profitînd de popasul apostolului aici, de predicile lui, de *Epistola către efeseni* și de răscoala ridicolă a argintarului Dimitrie, care lucra temple din argint închinate Dianei, aici atotputernică. Văzîndu-și acest Dimitrie periclitată meseria, s-a răsculat, crezînd că în adevăr noua religie instaura prohibiția în materie de zei făcuți de mîinile oamenilor, care n-ar fi dumnezei. Urmașii lui, argintarii, probabil că-și bat și astăzi joc de naivitatea și pripeala și lipsa de orientare politică a acestui Dimitrie, care putea foarte bine face temple de argint dedicate Dianei și icoane, potire, cruci și ferecături dedicate Maicii Domnului, cîștigul lui dublîndu-se. Deci pavlicenii interpretînd pe contul lor textul „Epistolei" aliniat 12 care spune : „Căci noi n-avem de luptat împotriva cărnii și sîngelui, ci împotriva căpeteniilor, împotriva domniilor, împotriva stăpînitorilor întunericului acestui veac" etc. etc. și-au întocmit un program radical care vizează lichidarea ierarhiei bisericești și a monahismului, ajuns foarte repede o plagă, ca și abolirea cultului icoanelor, rugîndu-mă să întocmesc textul manifestului, în schimbul influenței lor care-mi va asigura aprobarea tragicomediei intitulată *Diana și Alexandru,* ca și publicul din toate satrapiile vecine. Apropo de *Diana și Alexandru.* Titlul nu a fost ales întîmplător. El face aluzie la ziua de 6 iulie 356 î.e.n., cînd s-au întîmplat două lucruri care au cutremurat această parte din lume : un nebun, Herostratos, a dat foc templului Dianei, locul de unde emana politica Efesului și s-a născut fiul lui Filip, regele Macedoniei. Alexandru. Este consemnată reflexia de mai tîrziu a lui Hegesias din Magnesia, plină de sarcasm : „Nu trebuie să ne mirăm că templul acesta a ars, deoarece în ziua aceea zeița Diana o ajuta pe Olimpias să dea naștere lui Alexandru". Diseară va fi concert la Odeon, teatrul elitei, după-masă va fi o operație de cancer la sîn la biblioteca lui Celsius, cotim pe Drumul de marmoră care traversează orașul de la poarta Ceressosului la aceea a

Magnesiei prin care ies trei drumuri, cel din mijloc pentru căruțe și călăreți, celelalte pentru pietoni, văd zidurile cetății, gărzile, vîntul coborît din muntele Panayr (Pion), sediul Cybelei mama-zeiță, aromește a mirt și cum între Agora și biblioteca lui Celsius este un parc plin de palmieri și tamariști, o trag după mine pe Danielida, cu intenția nerușinată s-o seduc. Prea arde marmora, prea sălbatic îmi răscolește simțurile vîntul trimis de mama-zeiță. Văd în ochii Danielidei, dintr-o dată aburiți, că vîntul acesta concupiscent și voluptos îmi este aliat și cum himationul nu este decît un pretext de a fi goală... Cunosc glasul ăsta insinuant venit de sub pergola de trandafiri. Herostratos, șeful poliției secrete, cu mutra lui de sibarit atotputernic care-mi spune cu discreție că omagiile mele cavalerești le pot aduce Danielidei sub scutul acoperișului conjugal și că mă caută în tot Efesul pentru consiliul de la ora 11.00. Tipul îmi stă în gît, îl bănuiesc de a lucra cu Diodora, femeia satrapului, împotriva acestuia, pe banii Califatului, deocamdată este atotputernic și actorii mi-au spus că asistă la repetiții aplaudînd-o pe Dia, de fapt paravanul care ascunde concubinajul lui cu Diodora...

— O, stăpîne, îngăduie slugii tale să dea citire ordinii de zi a ședinței consiliului secret, se miorlăie Stefanides, președintele senatului și al dikasteriei numărul unu (se pare că încurc vechea organizare politică a Greciei antice cu aceea bizantină și identitatea mea reală cu aceea a căpitanului de călăreți Radu Zamora, deocamdată am dubii asupra consistenței temporalului și mă întreb dacă în adevăr anticii au influențat profund și determinant sensul dezvoltării gîndirii și artei posterioare lor ; la biblioteca lui Celsius se fac lucrări de restaurare, fațada este gata, în toată splendoarea celor 16 metri de înălțime, cu statuile din marmoră așezate în nișele lor, cu inscripțiile în greacă și latină în stînga și dreapta intrării, cu auditoriul din colțul Drumului de marmoră plin de englezoaice cu nasul jupuit de soare, secundul și-a transfigurat identitatea și prin aceeași intuiție secretă, strict feminină, se cufundă pînă la identificare în carnea vibrîndă a Danielidei în vreme ce, dimpotrivă, încerc printr-un efort de concentrare interioară să mă obiectivizez și...)

— Haide, Stefanides ! Fără să te schimonoseşti...

Sala este circulară, îmbrăcată în mozaicuri aurite reprezentînd „coborîrea de pe cruce", pardosită cu dale de majolica de un albastru suav. Lumina intră abundentă prin ferestrele-crenele şi văd crestele cocotierilor şi ale cedrilor vînzolite de briză. Aud cîrîitul papagalilor din grădina palatului şi ţipetele maimuţelor colobus.

— Manuelos, stăpîne, Diodora ne-a dat poruncă să nu începem pînă cînd nu-şi termină baia.

— Stăpînul sînt eu, Patela... Te ascult, Stefanides.

În stînga lui Manuelos stă amiralul flotei de război şi comerciale a Efesului, bătrînul Poliknitos, cu mutra lui de pirat, barbă hirsută, legătură neagră peste ochiul scos de o săgeată arabă într-o luptă navală în largul insulei Cipru. Poliknitos îşi ţine pe masa din lemn de trandafir a consiliului stînga construită din abanos, terminată cu un cîrlig dublu, în formă de carmac, bine ascuţit la amîndouă capetele. În dreapta îl are pe strategul Lapitos, uriaş. Lapitos a comandat şarja de la El Arish, căruia noi îi spuneam Rhinocolura după numele antic, cîteva sute de stadii sud-vest de Gaza, unde cavaleria bizantină a tăiat drumul caravanelor cu aur trimise de sultanul de Cairo, califului, la Bagdad. Cam aceeaşi manevră ca aceea practicată de corsarii majestăţii sale regina Elisabeta a Engliterei împotriva caravanelor spaniole, care veneau la Panama cu aurul prădat incaşilor, pentru a-l încărca în calele caravalelor din Flotas de Oro. S-au luat atunci o sută cincizeci de încărcături de aur, din care cincizeci conţinînd numai aur verde de Emu, deliciul aurarilor din Constantinopol. Comandasem aripa dreaptă care a executat manevra şi Lapitos mă numise „fiule", în semn de mulţumire. Banditul de Poliknitos a făcut tot ce i-a stat în putinţă, ca drumul pe mare pînă la Efes să fie un iad. Lucru nu prea greu pe triremele lui nenorocite, unde oameni şi caii stăteau de-a valma, apa mirosind a broaşte se dădea cu jumătatea de coif, păduchii, ploşniţele şi şobolanii îşi făceau de cap, iar frigul umed al nopţii ne ţinea treji, atît cît puteam fi treji în blestematele lui nave, care ne făceau să ne vărsăm fierea pe cea mai neînsemnată hulă. Eram ambarcat pe nava-amiral împreună cu comandantul meu Lapitos. El încerca să scrie raportul asupra

luptei și biografia fiecărui corp de trupă care participase la luptă, eu învățam să mînui cercurile armilare ale unui astrolab arab, să cunosc constelațiile și să fur ceva din meseria lui Poliknitos. Oricum, triremele lui aveau un mijloc autonom de propulsie, ramele trase de sclavi musulmani, criminali și revoluționari prea vehemenți, ceea ce ușura manevrele în mod considerabil, mai ales cînd cădea vîntul, așa că m-am gîndit încă de atunci la adaptarea unui motor *hors-bord,* capabil să-i înlocuiască pe nenorociții aceia.

— Ehei, pufnea Poliknitos, de cîte ori cobora de la comandă în chioșcul de pe dunetă... Lapitos, mîrțoagă bătrînă, găsești acolo un loc de onoare și pentru vechiul tău camarad ?

— Să te iubească Poseidon și dar-ar Dumnezeu să te văd întins pe fundul mării, rechin chior ! Nenorocita asta de copaie mi-a scos sufletul. Cînd ajung să mai pun piciorul pe uscat, diavole ?

— Ești creștin numai de dragul de a fi strateg, cămilă bătrînă. În fundul sufletului ai rămas un păgîn scîrbos, băutor de sînge și bigam, marfă bună pentru iad.

Acum Lapitos stă în jilț, își ține ochii închiși, iar cînd îi deschide, îi fixează asupra cuviosului Matei, arhiereul Efesului, care-i susține privirea și își mîngîie perfid barba de Mefisto. Cuviosul poartă rantie de mătase albă, inele cu diamante pe fiecare deget, cîrja episcopală este din abanos cu măciulia din aur masiv, ca și crucea agățată pe după gît cu un lanț gros din aur. Se pare că, instituționalizîndu-se, Biserica lui Pavel care propovăduise asceza și umilința, trăirea în spirit și se refuzase materialului, a devenit exact opusul perceptelor cu care cucerise mulțimile și de unde la început luptase pentru egalitate între toți fiii lui Dumnezeu, acum interpreta cu totul altfel povestea turmei și a păstorilor ei. Sînt prezenți Leon Pustnicul, în timpul liber traficant de smirnă și tămîie, Herostratos, șeful poliției secrete, armatorul Kas, dinatoiul orb Mallia, reprezentantul arhonților ; scaunul gol al Diodorei și lîngă acest scaun amenințător, pe un podium jos, acoperit cu catifea stacojie, stă într-un jilț Nisidhes, vestala templului lui Artemis, reprezentanta păgînilor din thema Efesului. Este învăluită într-un himation amplu,

de-o albeață desăvîrșită. Un fald îi acoperă capul. Stă în jilțul aurit, cu un aer regesc, un văl dens îi acoperă obrazul și după mîinile încrucișate pe genunchi, după degetele lungi și fine cu unghiile lăcuite, cu pielea de un alb mat în care sînt încrustate venele albăstrui, pare o femeie tînără. Este curios cum cei vechi au păstrat în slujba zeilor femeile, poate ca o rămășiță a matriarhatului. Nisidhes aparține unei categorii sociale condamnate. Orînduirii care este negată cu violență, după legile imuabile ale dialecticei, de ceea ce s-a născut în chiar sînul acelei orînduiri. Cine poate combate teza aceasta atît de limpede a întregii istorii umane ?

— Două legi date la Constantinopol pentru întreaga împărăție, o, Manuelos, care...

— Care ce, Stefanides ?

— Manuelos, stăpîne... Ascultă-mă pînă la capăt, fiu al aleșilor... Împăratul, slăvit să-i fie numele, a semnat legea agrară și legea comerțului...

— Ce lege agrară, pe barba lui Ulise ? Ce lege agrară, suflețelule, cotcodăcește Mallia, arhontele venerabil... Abia s-au așezat satele de pe urma răscoalei lui Toma Slavonul. Ce lege, Manuelos ? Aici, legea ești tu !

— Legea este senatul și împăratul, Mallia...

— Legea sîntem noi, Manuelos. Împăratul nu știe ce se petrece aici. Își vrea impozitele și atît. Cum scoatem banii pentru oștire și pentru arhonții înecați în giuvaeruri numai noi știm. Este drept să judecăm aceste legi și să luăm din ele numai ce este bun.

— Vrei să zici, numai ce vă convine, Stefanides ? !

— Fără noi, unde este strălucirea ta, o, Manuelos ?

— Datoria mea este să aplic legile semnate de împărat și să vă apăr poporul Efesului de asupritorii săi, pentru ca satele, comerțul și meșteșugurile să fie înfloritoare.

— Știu cîntecul, Manuelos... Crezi că este mai moral să-i prazi pe cetățeni punînd vizigoții vistieriei să-i spînzure de picioare, decît să-i încarci cu taxe și amenzi, scumpindu-le apoi smirna și tămîia ?

Fac apel la toate cunoștințele de bizantologie. Îmi răscolesc memoria, furibund. În ce secol se plasează toată povestea asta pe care am mai scris-o o dată în *Țara*

Făgăduinței, înainte de a veni la Efes ? Am un singur punct de reper în timp. Răscoala lui Toma Slavonul, pe care o fixez cu aproximație prin deceniul unu sau doi al secolului IX, deci contemporană cu cnezatele ; dar atunci de ce mă numeam Zamora și de ce eram Zamolxian al *Valahio Eklesia Egipta Eglisia* ? Mister.

— Pace vouă !

Glasul de bariton cantabil al cucernicului Matei, care își pleacă figura de Mefisto pe lîngă cîrja cu capul de aur. Se face liniște. Preacucernicul spune că a venit vremea ca sfînta biserică să se întărească și să se apere, apărînd totodată puterea laică.

— Manuelos, fiule, ridică-te din îngustimea treburilor tale de fiecare zi, la înălțimile de unde poți îmbrățișa cu privirile tot Răsăritul și Apusul tot... De aici, ce se arată ochilor minții tale ? Oare nu vezi tu Islamul ascuțindu-și sabia în tot califatul de Bagdad ? Oare împotriva cui predică imamii și dascălii din medrese, dacă nu împotriva fiilor lui Isus, numindu-i necredincioși ?

— Ce are asta cu legea agrară, preacucernicia ta ?

— Are, Manuelos ! Are ! Dînd slobod celor mulți și neghiobi, lăsînd libere asociațiile de *moritai,* acei țărani arendași lacomi, aținți pofta mulțimilor de *penites,* țărani golani și de ciobani *misthotai* asupra moșiilor care-ți plătesc armata.

— Nu moșiile monastirilor și ale bisericii plătesc armata, preacucernice, tună glasul hîrîit al strategului Lapitos. Stratioții singuri se plătesc pe ei și trupele lor. Pe cine vrei să mințim aici. Pe noi înșine să ne mințim ? Iar tu, Herostratos, nu ești decît un scelerat care semeni idei pline de otravă... Monastirile s-au întins nu numai în dauna țăranilor. Amenințîndu-ne cu pierderea sufletului și pieirea sub sabia islamului, cerîndu-ne umilință și oarbă ascultare față de Domnul, au început să jefuiască pămînturile stratioților... Manuelos ! Aplică legile ! Fie-ți ție sfinte înaintea tuturora... Cînd poporul nu va avea ce apăra decît mizeria, iar armata se va vedea singură, Efesul va cădea de la sine în gheara Islamului.

— Lapitos, dulău înverșunat, iarăși te ridici împotriva bisericii ?

Rumoare. Pe sub draperia care maschează intrarea în apartamentele private își face apariția Diodora, legănîndu-și șoldurile pline. Are gîtul gol. Umerii goi, coafura montantă îi scoate în evidență grația matură cu care este desenată, iradiază păcatul cărnii, genele lungi îi umbresc ochii, pleoapele grele îi sînt date cu hene.

— Stai jos și nu-mi insulta strategul.

— Strategul ?... Un bătrîn senil, incapabil să înfrîngă o hoardă turcă.

— Diodora !

— Ai strîns în jurul tău toți păgînii din imperiu, travestiți în haine creștine, cumpărate în Agora, pe sub mînă.

— Ești nesătulă de putere, Diodora. Nu-ți ajunge cît primești din veniturile monastirilor creștine, aceste lăcașuri ale desfrîului și lăcomiei. Jocurile tale de gladiatori, vilele și podoabele tale, orgiile tale și iluminatul, jocurile de artificii costă Efesul creștin, cît n-a sperat să spolieze nici un împărat roman păgîn.

Glasul vestalei Nisidhes șfichiuie tăcerea de moarte.

— Manuelos ! Pierzania ta este desfrîul și lăcomia Diodorei.

— Șerpoaică păgînă ! Patroană de sacrificii umane ! Codoașă de satrap...

Manuelos bate calm în gong. Cele două femei tac. Leon Pustnicul îmi trage cu ochiul, zîmbind în bărboiul uriaș. Îmi face un semn discret care, tradus, înseamnă : „Ai răbdare, circul de-abia acum începe"... Consiliul este în adevăr instructiv...

...Îl regăsesc pe secund între englezoaice, urcăm această stradă de marmoră, canalizată, ornată cu monumente din marmoră și fîntîni, deasupra trece vîntul cu miros de ierburi sălbatice, diseară vreau să ascultăm Egeea și măslinii în camping Zeus, mîine vreau să trecem Dardanelele la Çanakkale, să recunoaștem portul Tekirdag pe coasta europeană a Mării Marmara și prin Sofia, depășind caravanele auto ale turcilor, sirienilor și irakienilor care lucrează în occident, să ne întoarcem la Grădiștea. Oricum în toamna asta *„Hai-Hui 2"* trebuie să fie gata.

Mi-a plăcut Epicur şi n-am văzut niciodată de ce trebuie să-l refuzăm în bloc pe Schopenhauer, care la vîrsta adolescenţei poate determina formarea unui caracter. Împărţirea pe care a făcut-o Epicur trebuinţelor omeneşti şi anume : cele fireşti şi necesare ; cele fireşti, dar nu necesare şi cele ce nu sînt nici fireşti, nici necesare este de toată lauda şi am subscris de multă vreme la ea. Construcţia lui *„Hai-Hui 2“* ţine de categoria trebuinţelor nici fireşti, nici necesare. Asta în opinia amicilor şi în clipe de exasperare, a secundului. Lux. Fantezie. Aventură. Mie mi se pare firesc ca omul secolului nostru să alerge cu automobilul, să zboare cu avionul, planorul, delta-planurile şi navele spaţiale, să navige cu vele şi motor şi să se bucure intens de realizările şi confortul pe care i le asigură civilizaţia contemporană. Altfel efortul lui s-ar anula ca şi ideea de progres. Nu există progres în sine, după cum nu există artă în sine. Pătruns de aceste adevăruri care corespund unei necesităţi interioare, doresc să le transport pe malul Siut-Ghiolului şi să i le comunic lui Giacoppo. Ba mai mult, întors dintr-o lume a marilor iluminaţi şi apostoli care şi-au făcut prozeliţi cu sabia, sau prin metoda convingerii de la om la om, deci simţind harul în mine, doresc să mi-l fac ucenic pe Giacoppo, fără să merg atît de departe încît să-i explic ceea ce înţelegea Schopenhauer prin eudemonologie.

De fapt mi-a explicat Giacoppo ce înţelege el prin eudemonologie, convertită pe malul Siut-Ghiolului în slujirea credincioasă a lui Bachus. Iată un om constant cu el însuşi, mi-am spus. Nu s-a lucrat nimic la *„Hai-Hui 2“* dintr-o cauză obiectivă. Cum poţi fixa interioarele, cînd iahtul nu stă fix nici măcar o secundă ? La iarnă. Acum

la ce-ar servi acele interioare blestemate ? Şi mai la urma urmei, poate naviga şi aşa. A apărut un fel de mîna a doua, don'Michele şi el marangoz. În 17 decembrie 1977 demarez pentru Constanţa, să nu vină îngheţul. În 18 decembrie, vînt puternic de la vest. O dezarmez pe *„Hai-Hui 2"* cu ajutorul lui Giacoppo şi al lui Michele, o iau la remorcă şi trăgînd la ramele unei universale, urc în vînt s-o duc la cheul de pe care am lansat-o, cu intenţie să ierneze în hangar acolo unde Mache şi comandantul îşi meştereso iahturile. Lăsată de izbelişte peste vară, *„Hai-Hui 2"* s-a smuls de la geamandură, a eşuat, şi-a strîmbat cîrma, şi cine poate şti cîte aventuri şi traumatisme cu voia ei sau a altora a suferit ? ! Trag la rame cu nădejde, vîntul mă cam ţine pe loc, depăşesc punctul critic, cînd mă va ajunge altă universală cu Giacoppo şi Michele, care mă schimbă la rame. A urca iahtul pe cavalet cu automacaraua clubului, a avea ideea nefericită să remorchez cuplul cavalet — iaht pe un sol plin de insule de ciment, a vedea iahtul dezechilibrîndu-se şi aluneeînd într-un bord, julindu-se, a tremura toată iarna la gîndul că va fi dus în hangar de oameni de bine, treaba a făcut-o Mache, astea toate vin să confirme teza potrivit căreia restrîngerea la strictul necesar elimină suferinţa, sau cel puţin restrînge substanţial sfera acesteia. Teza este puţintel meschină, aşa că refuz oferetele care mi se fac spre a vinde iahtul, ridicolul situaţiei este evident şi în iarna lui 1977—1978, cînd lucrurile sînt hotărîtoare, cînd nimic nu se mai poate amîna fără a cădea în ridicol, cînd Giacoppo încă este migrator, totul se radicalizează şi se cristalizează. Rangul 1 Hîrjan, cel cunoscut din *Noi*, *„Mircea"* şi *Atlanticul* şi şeful de echipaj de la *„Mircea"*, maistrul principal Smaranda, locotenentul-major Bobi Geanoglu, acum student la politehnică şi locotenentul-major Ion Buta care urmează cursurile Academiei Militare, doctorul Săeşan dintre prietenii de la nava-şcoală îmi creează sentimentul solidarităţii operative, eficace. Inginerul Răzvan Bîznoşan trece de la starea de neutralitate politicoasă, la starea de membru de echipaj activ. Se fac o mie de lucruri de către oameni inimoşi, care pur şi

simplu se entuziasmează de idee. Principalul este că nu sînt singur. Există o solidaritate care învinge inerţia, birocraţia, rutina. Toate forurile oficiale care trebuie să avizeze plecarea o fac în timp record. Grănicerii care veghează în apele teritoriale unde vreau să-mi fac antrenamentele, de la Sulina la Mangalia, îmi dau toate avizele de cuviinţă şi ziua de 13 februarie 1978 este o zi fastă în acest sens, după o întrevedere substanţială cu un general de grăniceri ceremonios, instruit şi deschis la tot ce nu depăşeşte legile de frontieră ale statului. Miercuri 15 plec cu Răzvan care-şi rodează autovehicolul, la Constanţa. Măsurăm, el îşi face un desen pentru instalaţia electrică, schiţăm o listă de aparatură absolut obligatorie, Giacoppo lucrează la barca lui Dorin, după care se jură că se apucă de *„Hai-Hui 2"*. Ajunşi la Bucureşti, Răzvan are ideea să facă cunoscută lista de necesităţi prin „Mica Publicitate" Sînt sceptic. Este optimist. Telefon noaptea pe la începutul lui martie. I se oferă claxon de iaht, nu se mai ştie ce şi... un generator liliput, cine ştie cine a avut fantezia să şi-l tîrguie cîndva. N-am bani, are el, se urcă în maşină, pleacă la Cîmpina şi se întoarce cu o bijuterie în vaselină. Cumpără comutatoare, lămpi interioare de „Dacia 1 300", prize, naiba ştie încă ce, meştereşte, îmi dă telefoane entuziaste, pleacă la Londra să proiecteze un car de televiziune pentru programe color şi, economisindu-şi diurna, cumpără, o, zei ai mărilor, un loch r canic totalizator de mile. Locotenentul-major Buta aranjase perfect, curăţise şi completase lichidul compasului magnetic „Askania Veb", ajutat de prietenii lui. Din punctul de vedere al navigaţiei estimate, sîntem în ordine, ca şi din punctul de vedere al celei costiere. Deci avem un compas magnetic de navigaţie în cockpit, unul de control în careu, loch totalizator de mile şi alidadă cu cerc azimutal. Răzvan mai aduce crocodili pentru şcotele randei şi focului, urechile pentru parîma ancorei. Giacoppo a dat vinciurile, Dorin scripeţii pentru ghiu, operatorul Victor Prunaru confecţionează „pavilionul armatorului". Fac listele cu Existent şi Necesar. Cu Răzvan ne împărţim sarcinile. Cap

matematic, planificat şi exact, Răzvan îşi duce la capăt partea ce-i revine.

La 25 mai îmi ridic paşaportul. Giacoppo este în faza „promisiuni" şi „realizări parţiale". Adică a lucrat cîteva piese de interior. Scara. A croit materialul pentru masa de bucătărie. Pentru dulăpioare. În 26 mai am o veste excelentă de la comandantul Hîrjan. Mi-a găsit un ajutor pentru Giacoppo. La 30 mai sînt la Constanţa, pe ghiol, după ce bravul Smaranda mi-l prezintă pe... marinarul Mişcă, la viaţa lui civilă tîmplar de mobilă. Mache a făcut evacuarea automată la cockpit, a sudat balcoanele prova şi pupa, puţul ancorei va fi din fibră de sticlă, marinarul Mişcă este puţin deconcentrat în faţa spaţiului din cockpit, dar Mache îl va lămuri. Giacoppo se ofensează, eu plec şi se duce la Constanţa Răzvan, care într-o zi şi o noapte, cu bravul lui ajutor, montează lumina la catarg, în interior, corpurile de iluminat, prizele. Aflu cu stupefacţie că ambasada Greciei nu-mi dă viza, pentru că de fapt sînt grec. Theodoru se scrie cu h. Îmi iau Haşul buclucaş cu mine la ambasada Greciei, sînt pus să aştept, sînt invitat la un consilier de ambasadă, vin a doua zi şi lucrurile se lămuresc şi, cu ele, viza. Avem toate actele, dar Janot filmează pentru „Vlad Ţepeş" în Dobrogea, la Crucea. În primăvară convenisem cu doctorul Aurel Martin să fie al patrulea. Întrevederea a avut loc în casa ospitalieră a prietenului nostru comun Sergiu Levin. Aurel obţine şi el paşaport în timp record. Totul este gata, afară de interior. Mache a făcut şi pisica pentru şcota randei, extirpînd şina din cockpit. În iunie se montează balcoanele. Inginerul Băiceanu este gata cu toate accesoriile. Luni în 5 iunie se întoarce Răzvan de la ghiol, unde îşi desăvîrşise partea electrică. Alarmă. Marinarul Mişcă şi-a luat un asociat, care a bătut cuie de fier în masa de navigaţie. De o mie de ori blasfemie. Răzvan l-a alungat pe asociat. Marţi în 6 iunie sînt la Constanţa, echipat să nu mă mişc din hangar pînă cînd iahtul nu va fi gata pînă la ultimul cui... de aramă. Aşa că din 6 iunie pînă în 12 iunie sîntem la baracă : marinarul Mişcă, Janot şi subsemnatul. Janot asigură legătura cu oraşul. Este rece, impenetrabil şi ac-

ţionează după formula : fac tot ce mi se spune, nu aşteptaţi de la mine nici o iniţiativă. Regimul de lucru este de la orele 06.00 traversînd toată ziua şi noaptea pînă la orele 02.00. Cavalcadele şobolanilor. Mirosul de lacuri şi vopsele, amestecat cu cel al rumeguşului. Giacoppo radicalizat s-a transformat în Iacob, lucrează şi el în draci, unde pune mîna iese bijuterie, marinarul Mişcă este de aur, apare maistrul Enache, dascăl de marinărit la liceul de marină, care, ştiindu-le pe degete, ca să nu-mi sensibilizeze orgoliul îşi începe pledoaria cam aşa : „Nu ştiu dacă este bine, dar m-am gîndit că..." Este excelent cum a gîndit şi în 6 zile se face cît nu s-a făcut în 6 luni. O încăpăţînare feroce mă domină total. Povestea cu puţul ancorei. O rezolvă maistrul Enache şi doi puşti de la liceul de marină. Inginerul Beizadea, constructor de nave şi pasionat al fibrei de sticlă, care şi-a construit un cuter din fibră, este prezent. Sîmbătă în 10 vine Răzvan cu mama lui şi don' Jean Dojan electricianul. Are loc cel mai spectaculos moment. Turnarea plumbului şi fixarea lui pe chilă, pentru a-i mări greutatea şi a-i coborî centrul de greutate. Treaba se face după metode arhaice. Maestru de ceremonii : Răzvan. Consilieri, toţi amicii de la ghiol. De fapt cred că este o premieră absolută la Siut-Ghiol. Idei : să facem o formă în pămînt... Să... Să... Să... Practic : în lestul răsturnat cu talpa în sus se dau găuri în care se înfiletează cîteva buloane, rămînînd afară cam cît va fi de gros adaosul de plumb. Pe aceste buloane se ţese o reţea de sîrmă. Cald de iad. Cald de talpa iadului. Tai plumbul cu foarfeca de tablă. Forţă, sudoare, leşuială. Se face un foc ciclopic, în malul ghiolului. Mache găseşte un cazan. Plumbul se pune la topit. Răzvan meştereşte din tablă forma pe care o prinde pe lest. Cînd fierbe plumbul, ridicăm cazanul cu o grindă. Turnăm plumbul cum ordonă inginerul. După ce se întăreşte puţin, Răzvan îl ia la ciocănit, dîndu-i forma hidrodinamică cerută. S-a făcut partea cea mai grea. Duminică lucrăm în echipă şi în draci. Sîntem plini de sudoare, cu porii îmbibaţi de praf, lihniţi. Mache are zi de week-end cu familia. Surori, cumnaţi, copii, un trib întreg, dominat de mama. Mama, soţia ziaristului

ilegalist Traian Stănescu, de o luciditate fermecătoare. A predat tot ce ține de arhiva familiei unui tovarăș, care i-a promis că depune documentele la Muzeul de istorie al partidului, pînă atunci nu le depusese, ea vrea ca acel fragment de luptă ilegală din Dobrogea să slujească. Se pregătește o masă cu pește de ghiol. Sîntem invitați la masă, sub un umbrar improvizat lîngă baracă. Toată echipa. Răzvan cu ajutorul lui Jean electricus, eu, marinarul Mișcă și Iacob. Niciodată un pește n-a fost mai bun și o bere rece mai binevenită.

Lucrăm țapăn pînă seara. Vreau ca cel mai tîrziu peste zece zile să ridicăm ancora. Noaptea rămîn singur în baraca plină de șobolani, pe iahtul mirosind a lacuri proaspete și a fibră de sticlă abia întărită. Degajez locul de fiare vechi și grinzi, orîndui sculele și uneltele lui Mache, fac ordine „pe punte și în arboradă", mă spăl și mă bărbieresc, apoi îmi întind sacul de dormit și culcat pe cușeta din tribord, fac o sinteză rapidă a situației. Răzvan cu Jean au plecat la București. Mîine au slujbă. Răzvan trebuie să-și facă formele de concediu. Marinarul Mișcă s-a dus la treburile lui. Guzganii își încep recunoașterile de fiecare noapte. Lemnul are acel luciu inegalabil, cald și armonios pe care numai stejarul îl conferă luminii. Totul îmi este familiar după alte legi decît cele ale pieții. Înțeleg aici mai profund și mai nuanțat vocația creației și a construcției care stăpînește acest secol românesc ? ! Iată, mă aflu la bordul lui *„Hai-Hui 2"*. Visul a devenit realitate, implicîndu-mă și implicînd oameni care-au pus în munca lor pasiune, romantism și pricepere, fantezie și matematică. Toate acestea au fost mai puternice decît ranchiună stupidă, invidia aceea fără obiect, zemoasă și poltronă, mai presus decît zvonul și incapacitatea de a trece dincolo de proiect, la viață. De fapt *„Hai-Hui 2"* este o lecție exemplară despre voință, despre oameni, despre virtuțile dinamice ale visului, despre ceea ce este antagonic rutinei și împăcării cu mediocritatea, despre ceea ce înfrînge vanitatea și deșertăciunea. S-a întîmplat ca *„Hai-Hui 2"* să fie un iaht cu vele. Putea fi tot atît de bine ceramică de Hurezi, scoarță de Bistrița, livadă tînără,

ori o vie ; o carte sau o frescă. Nici una din acestea nu se închină împrejurării şi conţin, pe lîngă muncă, bucuria creaţiei. Mă bucur intens că nu m-am dus la prăvălie să cumpăr un *„Hai-Hui 2"*. Mă bucur profund că am investit în fiecare filă şi în fiecare coastă o incertitudine şi o spaimă, o clipă de bucurie şi un ban cîştigat cu sudoare răzbită. *„Hai-Hui 2"* se bucură de prestigiul unicatului. Îl iert din nou pe Iacob pentru cei doi ani de întîrziere. Mă iert pe mine însumi pentru rigorile pe care le-am impus alor mei. Mă iert pentru nopţile de nelinişte. Pentru clipele de şovăială. Pentru rechizitoriile pe care mi le-am alcătuit, cu scopul de a mă readuce la rutină. Mai la urma urmei, *„Hai-Hui 2"* îşi transcede condiţia materială. Ceea ce interesează este procesul prin care-a devenit ceea ce este. Valoarea lui nu se măsoară în lei. O raportez la ani, la zile, la clipe, la nădejdi, la vise. Cine le poate cîntări, măsura şi preţui ? De fapt *„Hai-Hui 2"* este o carte. De fapt, este un roman. Pentru că nu-l pot lua la subsuoară şi duce la Grădiştea să-l aşez în bibliotecă, am să-l aşez pe mare, la Tomis. Am un prieten bun, pe care-l stimez profund. Prietenul meu este un filozof. Un filozof profesionist. El scrie mai puţin cărţi filozofice ; dar scrie excelent despre cărţile altor filozofi. Cu anii viaţa lui s-a mutat în biblioteci. S-a produs o resorbţie dramatică care a aşezat între el şi viaţa reală, plină de toate viciile şi deliciile, de primăveri cu dezgheţuri şi veri toride, un ecran care-i mediază atitudinile şi-i estompează gesturile. Devenind scop în sine, filozofia s-a detaşat de legăturile ei cu viaţa, prea banale şi joase, prietenul meu exercitînd-o cotidian şi-a modificat punctul de vedere şi, spre stupefacţia mea, apreciază viaţa ca pe un apendice al filozofiei şi nu filozofia ca pe unul din produsele vieţii. De aici incapacitatea lui în lumea realului. De fapt o dramă. De fapt o absenţă. De fapt o neîmplinire. De aici dispreţul lui condescendent pentru realism. De aici moartea lui survenită cu multă vreme înaintea morţii biologice. Ce va spune prietenul meu filozoful de *„Hai-Hui 2"* ? Va accepta punctul meu de vedere care-l identifică unui roman de cea mai pură speţă realistă ? Nu cred, cu toate că *„Hai-Hui 2"*

este într-un fel un act social, care, în sfera lui poate deveni un ferment. — Cum, întreabă, Ecleziastul ? — Se va vedea, răspund și adorm cu conștiința împăcată, visîndu-mă în larg, cînd de fapt *„Hai-Hui 2“* stă pe anvelopele vechi vîrîte de Mache sub coca, guzganii își desfășoară galopadele prin baracă și în carcu miroase intens a lacuri proaspete, a rumeguș și a cleiuri.

Luni în 12 iunie, mereu sînt în urma planului calendaristic fixat, are loc scoaterea din hangar. Maistrul Enache ne ajută cu elevii unei clase de la liceul de marină aflată la practică, Mache face ultimele rectificări în dispozitiv și pe role de brad de pe care am extirpat în ultima clipă nodurile, *„Hai-Hui 2“* este împinsă afară, după o infinitate de manevre. Cu automacaraua clubului o ridicăm pe cavalet. Rămîne ca Iacob să-i monteze cîrma nouă, să-i vopsească coca, să fixeze dulăpioarele și să-i monteze cutia compasului. În 13 sînt la București pentru ultimele forme, în 14 Răzvan rămîne să ia acele ultime forme de la grăniceri și să sosească cu Jean după-masă, eu plec la Constanța să grăbesc ceea ce este de grăbit. Ajung la ghiol la orele 14.00. Iacob a devenit iarăși Giacoppo, cu șeful clubului transformați în detectivi îl depistăm instalat euforic la „Neptun“ și, nereușind să stabilim un mijloc de comunicare, sînt la cuter unde doi tineri inimoși mă ajută să piturez coca. După-masă vine echipajul Răzvan-Jean care își desfășoară programul electric. Janot fuge să găsească la I.R.T.A. un mijloc de transport cu care să ducem iahtul în portul Tomis. Se constată că niturile care fixează pana cîrmei în capul de lemn sînt prea subțiri ca să suporte efortul pe val. Inginerul Băiceanu redimensionează, înlocuindu-le cu buloane. 15 iunie de dimineață este o zi de iad. Pînă la ora 17 cînd vine „șaua“ cu care o ducem la mare, trebuie să facem totul. Ne împărțim lucrul pe căprării. Intervine salvator maistrul Enache. Nu știu o mie de lucruri. Știe o mie și unul. Se montează lumina la catarg, balansina ghiulului și fungile de la pavilioane. Mutăm iahtul cîțiva centimetri pe cavalet, săltîndu-l cu spinările, spre a pitura locul rămas

nepiturat. Improvizez un lest pentru geamandură din cele mai neașteptate și eteroclite greutăți pe care le leg prin metode nicăieri consemnate în tratatele de specialitate. Giacoppo redevenit Iacob și autocritic fixează echea, rectifică, ajustează. Răzvan aduce „șaua". Nicolae Oglindă șeful clubului este la Tomis, a trimis automacaraua și la 17,30 este prezent maistrul Enache care dirijează ridicarea iahtului și lăsarea lui pe mașina căptușită cu anvelope. Ca să ieși de la barăci la drum, trebuie să urci o pantă abruptă, scurtă, dar aproape de 70°. S-a încărcat cu automacaraua lestul, geamandura și catargul. Răzvan cu Jean și șeful coloanei, maistrul Enache, deschid drumul. Răzvan aprinde luminile. Urmează mașina tren, automacaraua și eu care închid coloana, avînd luminile aprinse. Bătrînul șofer de pe mașina-tren urcă panta magnific. *„Hai-Hui 2"* nici nu se balansează. Răsuflu. S-a trecut examenul cel mai greu. Străbatem Constanța estivală pe bulevardul Tomis, ca fiind drumul cel mai accesibil, coborîm la Tomis și tragem paralel cu cheul. Se întîmplă să apară curioșii, lucru firesc și zecii de specialiști și binevoitori, lucru mai puțin firesc și, pînă la urmă, sîcîitor. Cu *„Hai-Hui 2"* ținută pe țapane de cîrligul automacaralei, Iacob montează lestul. Niște buloane se încăpățînează să nu primească piulițele și nea Nicolau de la *„Triton"*, alt iaht, le aduce la ascultare. Aud comentarii de genul : „Vin bucureștenii să ne învețe pe noi constănțenii cum e cu iahtingul", comentarii care mă întorc în epoca localismului acerb, mă fac că nu le aud, apare inginerul Băiceanu, Janot nu s-a întors de la filmări și, după ce Iacob a înfășurat buloanele în cîlți, a dat cu mastic peste cîlți, le-a bătut și a strîns piulițele, deci lestul a fost fixat, se întîmplă a doua lansare la apă, de fapt aceea esențială. Automacaraua pilotată de Petre Minciu își rotește brațul și *„Hai-Hui 2"* atinge apa mării în portul de turism Tomis, sub fanionul clubului „Electrica" din Constanța. Maistrul Enache a fost magnific. Macaragiul a fost magnific. Oglindă, șeful nostru, a fost magnific. Este magnific și inginerul Băiceanu, care în chip de al doilea botez ne înzestrează cu whisky, cafea naturală și o sută de alte lucruri necesare bordului. Nea

Enache îmi face o listă de necesități de ultimă oră, pe care mi le dă sub titlu de împrumut, dintre care, fermecătoare este o ancoră de furtună care, strînsă, este mai mică decît un prosop și o bravă ancoră tip amiralitate... „Să fie, zice. N-am încredere decît în tipul acesta de ancoră." Nu știa atunci maistrul Enache Gheorghe de la Liceul de marină, că, într-un fel, ancora amiralitate, dată cu împrumut, va fi providențială. Apare nea Vasile, responsabilul cu bărcile primăriei, lucru straniu, dar adevărat, portul Tomis slujind și ca lac de agrement. Nea Vasile se însărcinează cu supravegherea iahtului. Fost tîmplar de bord, acum pensionar, ars de soare, cu mustața vrabie, albă, nea Vasile este pitoresc și operativ. Cu Iacob lansează lestul la apă, după o indicație pripită, nu departe de bărci. Îl remorcăm pe *„Hai-Hui 2"* la geamandură. Se face noapte. Îi am la bord pe Răzvan și pe Jean electricus, care iarăși se vîră prin toate măruntaiele iahtului să-și lege circuitele, să verifice prizele și comutatoarele. Răzvan e un meticulos dublat de un pisălog. Cunoaște oamenii, cunoaște șmecherașii de port care ne dau tîrcoale, ucide din față orice tentativă de „tras în piept", după un termen al locului și pînă nu merge totul la cheie și buton, nu are liniște.

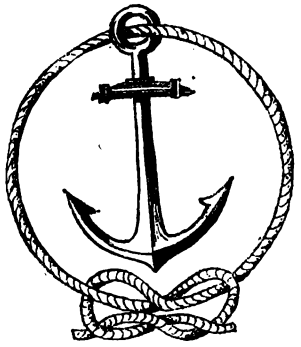
Incredibil !

Fantastic !

Uluitor !

Stau culcat pe cușetă, aud respirațiile celor doi, văd luminile orașului prin hublou, văd turla geamiei, aud apa lovind moale coca, aud marea lovind digul și țipetele guturale ale pescărușilor îmi reînvie aventura trăită la bordul navei-școală *„Mircea"*, cu o acuitate care mă răscolește și secătuiește. Mă întreb, de unde marea și orizontul ei mereu legănat, în conștiința mea rurală ? Mă întreb dacă viitorul meu echipaj va înțelege ceva din intimitatea și conștiința acestui micro-univers care se leagănă dulce sub Steaua polară ? Dacă îl va înțelege ca pe o întrupare a visului, sau doar ca pe un mijloc de divertisment. Iată că, brusc, habitudinile mele terestre se remodifică după legile implacabile ale vieții la bord. Întîi, pe o navă nu se doarme ca în tîrgul lui Cremene. Este cel dintîi semn

care-l diferenţiază pe marinar, de pasagerul terestru. Somnul este un ecran prin care se filtrează toate glasurile şi semnele mării. Simţi cînd se schimbă vîntul. Auzi cînd se întăreşte. Fapte ale naturii aiurea indiferente, aici devin esenţiale şi mereu te întorci la vînt. Îl auzi în sarturi, îl asculţi şi-l interpretezi. Poţi să stai zeci de ani la nave, dacă nu înţelegi vîntul n-ai înţeles nimic... Mă integrez ruliului uşor. Corpul meu se readaptează veşnicei mişcări ondulatorii, care aparţine doar acestei profesiuni. La 01.15 plouă torenţial. Închid cabina. Ploaia răpăie pe roof. Apa se strecoară pe la încastrarea hublourilor. Pe la încastrarea punţii cu corpul. Picura şi pe *„Gipsy Moth"* construit într-un şantier adevărat şi britanic pe deasupra. La 02.00 îl scol pe Răzvan să facem proba tehnologică a pompei de santină. Scoatem apa din santină. Pompa merge admirabil. La 04.00 pleacă Răzvan cu Jean. La 07.00 vine Janot. Umplem maşinile cu anvelopele care-au jucat rol de cavalet la transport şi le ducem la bază, plus cîrma, pentru a fi întărită. Plec la Bucureşti după ce întăresc barbeta. Dincolo de Slobozia, plouă în averse. Trăsneşte într-un stîlp de telegraf în prova-tribord. Vîrful stîlpului, cam doi metri de lemn arzînd cu flăcări albastre este smuls, trece vîjîind prin faţa parbrizului şi se duce în şanţ. Semn bun, zic. Putea să mă izbească în plin. La Bucureşti conciliabul tehnic cu generalul Dragu. A fost în miezul lucrurilor cu *„Mircea"*, a rămas în miezul lor şi cu *„Hai-Hui 2"*. Ultimile retuşuri şi duminică în 18 raport telefonic de la Janot. Furtună cumplită la mare. Bărcile de agrement au bubuit toată noaptea în *„Hai-Hui 2"*. Cum nu se putea duce la iaht cu barca din pricina valurilor, s-a dus înot, păzindu-l de lovituri. Deci, atenţie la locul de ancorare. De o mie de ori atenţie. Luni în 19 fug cu Stela şi Horia la Constanţa. Am fixat plecarea în ziua de luni 26 iunie, adică a doua zi după ce Janot termină filmările la „Vlad Ţepeş". Pînă atunci trebuie, dar trebuie în mod absolut, să ieşim în mare pentru antrenament şi probe. De aici în colo începe de fapt :



Atunci cînd armezi un iaht şi-ţi asumi responsabilitatea pregătirii şi executării unei croaziere, eşti obligat să renunţi la criterii sentimentale, să vezi totul cu ochi lucid şi să duci totul la capăt de manieră *„manu militari"*. Asta se poate mai ales atunci cînd te duci la şantier, îţi alegi iahtul, îl plăteşti, faci o notă de comandă unui comisionar, ori unui *schip chandler* care-ţi aduce cu furgoneta la bord toate alimentele necesare, pe cheu există pompă de combustibil şi lubrefianţi, de apă şi alte amenajări utile ; iar echipajul este format din oameni amarinaţi, veliști redutabili, obişnuiţi cu incomodităţile, riscurile, duritatea vieţii la bord. Cînd dimpotrivă eşti obligat să mergi mereu cu moş-ajunul, cînd de fapt ceea ce realizezi este rezultatul unor bunăvoinţe colective, cînd echipajul concură după posibilităţi, timp disponibil, pasiune şi grad personal de responsabilitate morală la pregătire, datele obiective ale problemei se schimbă fundamental, faţă de datele cu caracter de lege interioară stabilite în iahtingul de croazieră. Aici vom face o voltă în vînt şi ne vom apropia mai mult de datele care configurează croaziera, date care trebuie să combine de aşa natură rigorile vieţii la bord şi ale navigaţiei, cu pasiunea sportului cu vele, cu raţiunea inteligentă a turismului nautic în acelaşi timp şi act de cultură, încît toate acestea să intre într-o interacţiune dinamică, echilibrată, capabilă să conducă la bună dispoziţie, responsabilitate, prudenţă, un strop de profesionalizare şi toate la un loc la executarea croazierei în perfecte condiţii de securitate pentru echipaj şi navă. Din experienţa mea de pilot de vînătoare, instructor şi comandant de escadrilă, din aceea acumulată cu *„Hai-Hui"* şi *„F.D."*-ul buclucaş ; dar mai ales din lunile petrecute pe nava-şcoală *„Mircea"*,

în plin proces de instruire a unei întregi promoții de ofițeri de marină, extrăsesem ceea ce mi s-a părut esențial. Adăugînd acestui esențial sinteza unor lecturi de specialitate, mi-am configurat o structură pe care, iată, a venit vremea s-o confrunt cu practica iahtingului de croazieră, s-o verific, s-o îmbogățesc și s-o aplic în viitoarele croaziere spre bucuria echipajelor și spre onoarea pavilionului de pe *„Hai-Hui 2"*. Așa că luni în 19 iunie stopăm cu „galben 45" lîngă tiribombele instalate pe cheu, la scaunul de unde veghează nea Vasile și ceea ce văd este gata să-mi dea un stop cardiac. Superba, lăcuita, lustruita *„Hai-Hui 2"* este tatuată în modul cel mai barbar, ca și cînd un scelerat ar fi cioplit-o pe ambele borduri cu un toporaș neascuțit. Urmele loviturilor aplicate de bărcile primăriei, pe timpul furtunii. Îmi aduc aminte de *Meșterul Manole* și de elegiaca perioadă cînd o carte trebuia mereu refăcută pentru a încăpea în STAS-ul dogmatismului, hotărăsc să mut geamandura într-un loc mai ferit și nu-mi pot stăpîni orgoliul care mă inundă neprincipial, văzînd silueta elansată a iahtului scrisă pe cer și pe apă cu o linie de mare finețe. Îmi transport echipajul la bord și mă întorc în oraș să-mi iau în serios rolul de *skipper*, adică de administrator, marangoz, curier comisionar, vopsitor și încă alte profesiuni adiacente. Iacob este gata cu etajera de cărți, capacul de la puțul ancorei și dulăpiorul pentru lenjerie. Cîrma nu este gata, lucru care mă umple de fericire. Montăm toate astea și din barcă dau o mînă de nitrolac pe coca, pentru a vindeca juliturile. După-masă apare providențial căpitanul Nistor cu șalupa căpităniei, singura capabilă să smulgă lestul geamandurii din mîl și s-o transporte cîteva zeci de metri mai la larg. Operativ, treaba se face în cinci minute. Mă leg la noul loc al geamandurii, cu un sentiment de ușurare. Spre seară se întărește vîntul. Se strîng nori grei. Pescărușii clamează dement. Apoi vine furtuna. Stela și Horia trec examenul ruliului și tangajului. Cinăm în condiții de bord. Toată noaptea am senzația că geamandura derapează și că vîntul mă împinge spre cheu. Văd la lumina lanternei pe unde se prelinge apă. Lestul geamandurii s-a înfipt bine în mîl. În 20 mă prezint cu toate actele la grăniceri, unde întîlnesc o curtenie perfectă. Profesorul de vele de la club

a confecționat pentru „*Hai-Hui 2*“ buzunare din dacron. Le aduce la iaht, unde Janot vine cu cîrma și ghiul. Ne vizitează rangul 1 Hîrjan și maiorul doctor Săeșan. Vechii mei prieteni de la „*Mircea*“ nu ne uită nici acum. Mai ales acum. Cu diplomația militară despre care am mai scris, rangul 1 Hîrjan, acest marinar încercat, mă întreabă dacă la prima ieșire în mare n-ar trebui să iau un specialist în iahting nu de altceva ; dar să văd cum se comportă iahtul, dacă este echilibrat, ce calități are, ce ar mai fi de făcut. Îmi fac K.O. orgoliul și zic da cu tot entuziasmul. Și cu toată recunoștința. Rangul 1 Hîrjan mă manevrează abil încă de cînd am făcut discuția asupra echipajului și de cînd, împotriva tuturor aparențelor, și-a dat seama că ridic ancora, chiar dacă ar fi s-o car în spate pe „*Hai-Hui 2*“ pînă la Istanbul. De ce nu iau cu mine un marinar, sau măcar un velist, m-a întrebat atunci. Simplu. Din orgoliu. Croaziera asta este fără marinari. Cele viitoare, și cu marinari. A înțeles, fără să mă aprobe. Acum, știu, cu discreție, vrea să-mi mărească șansele. Va vorbi cu nea Nicu Calcan, dacă-și face timp. Nea Nicu Calcan unul din numele care ilustrează velele românești de cursă, pe titulatura lui militară maistrul principal Nicolae Calcan, care-a bătut Marea Neagră la bordul iahtului „*Tomis*“. Sîntem onorați să-l avem la „*Hai-Hui 2*“. Propunerea vine în sprijinul teoriei pe care mi-am făcut-o despre pregătire, care, obligatoriu, trebuie să fie cu un termen iubit de criticii noștri literari : exhaustivă. Rangul 1 Hîrjan nu obosește să-mi comunice delicat lucruri care țin de marinărit. *Noi*, „*Mircea*“ și *Atlanticul* se culege, cartea mi-a prelungit cu un an stagiul la bordul lui „*Mircea*“ și acum oamenii de la bord se solidarizează intim cu planurile mele, lucru care-mi certifică încă odată sentimentul apartenenței mele afective la echipajul atlantic și nava-școală. Deci n-am fost un simplu pasager incomod de clasa I-a. Asta mă reconfortează și, plin de zel, reiau pensula pentru a da mîna doua de nitrolac prost, care se scorojește, dar cu care vreau să umplu interstițiile punții. Mai bine le umpleam cu mastic, dar asta mi-ar fi zgîriat exigențele estetice. Horia profită de rolul lui de mus, pentru a-și extinde libertățile : salturi în apă de pe cabină,

tras la rame, zbenguială în apa adîncă și rece. Privit în perspectivă, lucrul nu face decît să-i creeze habitudinile de viitor echipier. Primim vizita soției comandantului Hîrjan și a preafrumoasei Ruxandra, a cărei onomastică, ori zi de naștere am sărbătorit-o acum doi ani în plin ocean, se pare că a terminat clasa a doua, așa că... o încredințez din nou pe *„Hai-Hui 2"* lui nea Vasile și lui Neptun, seara sîntem la Grădiștea, în 22 încerc să obțin un aparat de filmat și film pentru un documentar la Televiziune, nu obțin nimic, îmi aranjez lucrurile care țin de ocupațiile mele campestre, adică butucii de vie, piersicii, merii sădiți astă toamnă și cu un accelerat de prînz în care-l întîlnesc venit de la Timișoara pe Aurel, cu Dorina și Patriciu, plec la Constanța. Aurel, deci doctorul Aurel Martin, chirurg, se conformase exact listei pe care i-o trimisesem la Timișoara, acum toate plasele compartimentului sînt pline de bagaje și Aurel îmi spune ritos că a expediat la mesagerie alte două colete zdravene, barca pneumatică și nu mai știu ce. Simt că mă sufoc, echipamentul este îndestulător pentru un cargobot ; dar cum sînt autorul moral, tac și sînt curios să văd cum ne vom descurca. Janot venise la *„Hai-Hui 2"* cu niște lăzi de fier în care să ținem alimentele și o butelie adevărată, nimic nu încăpuse nicăieri, fieroteniile puseseră în alertă compasul magnetic, scăpasem de ele ; dar știam, deliciile de abia acum începeau. Acceleratul, ori rapidul, ne depune la Constanța pe frig și vînt. Aurel se duce să și-i cazeze pe ai lui, Dorina mă privește cu reproș, Patriciu este vesel, Aurel circumspect. Deocamdată tragem la *„Hai-Hui 2"*, seara ei se duc la hotel, eu rămîn la iaht și aștept să se strîngă echipajul. Janot are filmări pînă duminică inclusiv. Duminică noaptea se duce la București și luni în 26 trebuie să fie la *„Hai-Hui 2"* cu toate alimentele și ustensilele de bucătărie. Sper ca pînă la orele 10.00 să ambarcăm totul, încă o oră pentru vamă, la 11.30 cel tîrziu să ridicăm velele, ca de la Cap Caliacra să punem prova pe Bosfor. Haide să facem puțină ordine, îmi spun. Să vedem cum stăm. Întîi cu pregătirile, cu iahtul, cu tot tacîmul ; apoi cu echipajul. Este excelent să ai o noapte întreagă numai a ta, singur la bord, înainte de a se ambarca echipajul.

Iahtul este nou, solid, stabil, construcţia din stejar şi mahon. Greementul este supradimensionat. Catargul din lamele lipite, opera lui Iacob, din lemn de rezonanţă. Sarturile şi straiurile excelente. Capelatura şi cruceta de asemenea. Stau mai prost cu velele. Am o randă şi un foc din dacron cam scorţos ; n-am vele de furtună, n-am genovez şi un set de vele de schimb. De aici regula obligatorie de a reduce velele în funcţie de viteza vîntului şi a lua terţarole la randă. Poate că unul din cluburi îmi va împrumuta un foc, pe care să-l folosesc ca foc de furtună. Cîrma este solidă, şi fixată la oglindă ne va feri de surprize în cazul unei rafale care ne-ar banda prea mult, ieşind din apă şi prevenind astfel efectul nociv al celui care s-ar încăpăţîna să apese pe eche. Sistemul ei de fixare prin ax, fără surprize. Pentru manevră în port şi situaţii limită avem motorul lui Janot, pe care-l dichiseşte maistrul Enache. Specialistul zice că este excelent. Un „Veteroc" de 8 H. P. Suportul motor îl aduce Dorin, mîine, după un desen imaginat de el şi care în practică s-a dovedit bun. Două ancore tip Hall, de cîte 12 kg şi o ancoră ţapănă tip Amiralitate, asigură manevra şi ancorajul. Una din ancorele tip Hall va sta la post, prevăzută cu 5 m de lanţ gros, de care se leagă 30 m parîmă de nylon. Treaba lui Răzvan, care în mod firesc, prin ceea ce a făcut la iaht şi prin priceperea lui tehnică, va fi secundul. Ancora Amiralitate recomandată şi împrumutată de nea Enache va sta fixată la prova, armată, gata de intervenţie. Pentru siguranţa echipajului dispun de patru hamuri tip parașută cu parîmă şi carabiniere, confecţionate de Răzvan, care se poartă obligatoriu noaptea şi pe vreme rea ; de patru centuri de salvare şi... în ultimă instanţă de barca gonflabilă adusă de Aurel. Iahtul are lumini de drum la catarg : verde-roşu şi una albă în vîrful catargului. Răzvan nu s-a lăsat pînă n-a confecţionat un melc reflectorizant radar din tablă, pentru a fi ridicat la catarg, astfel încît radarul de pe navele mari, care nu prea identifică iahturile din lemn, să ne sesizeze, fiind ştiut că, în general, pericolul de a fi tăiat noaptea de o navă comercială este pe cît de mare, pe atît de frecvent. Utilizăm pentru semnalizare bateriile puternice pe care le avem, proiectorul instalat în babord, sau pe cel cu baterie uscată al lui Janot.

Pentru semnale sonore și de ceață avem claxonul, cam răgușit, cam dogit, cu voce de bețiv înrăit și cornul de vînătoare pe care mi l-a adus mai tînărul meu confrate Radu Nițu din Germania Democrată. Sursa de lumină de la acumulator care se încarcă folosind generatorul minune de 12 volți descoperit de Răzvan. Cu pompa de santină, excelentă, tip Dorin, prevăzută cu sorb și furtun de evacuare, gălețile din plastic și un ghiordel din pînză de vele, totul este O.K. Se adaugă două ancore de furtună și două rame ca ultim mijloc de propulsie și se încheie un capitol referitor la iaht și utilarea lui, deschizîndu-se cel al „locuibilității". Cușeta, saci de dormit, pentru somn. Bucătăria prevăzută cu o butelie de turism cehoslovacă, al cărui arzător se înfiletează pe ea, evitîndu-se astfel cel mai mare pericol pe un iaht, focul sau explozia la bord, prin scăpările de gaze la racorduri. Fixată în masa de bucătărie, sub care se găsește un dulap unde stau canistrele de apă din plastic (90 kg apă). În canistre, pentru conservarea apei am pus bucăți de rășină, metodă verificată pe parcursul unui an. Alimentele vor sta sub cușeta de la postul prova, în careu sub paiol și la pupa. Toată vesela din plastic. Tacîmurile în buzunarele fixate pe peretele bucătăriei. Împotriva incendiului, două extinctoare auto și o toporișcă. Se trece la capitolul navigație. Tot setul de hărți acoperind un drum pînă la insula Creta, aranjat în ordinea succesiunii, în sertarul mesei de navigație. Instrumente de lucru pe hartă : două echere raportor, o riglă paralelă, o gheară de compas, un compas, trusă creioane, gumă, ascuțitoare, cărora li se adaugă bravele instrumente aviatoricești de război : echerul K.D.1. și abacul D.R.2. La capitolul instrumente de navigație există esențialul : un compas de navigație magnetic „Askania-Veb" cu suspensie cardanică și bec de iluminat, fixat într-un lăcaș de lemn, la capătul dinspre cabină al cockpitului, astfel încît cel de la eche să-l poată supraveghea permanent. În cabină, fixat ingenios de Răzvan, la piciorul catargului, compasul de aviație, pentru control. Pe roof, cercul azimutal cu alidada pentru relevmente la uscat. Lochul mecanic totalizator de mile, esențial și luate cu titlu de împrumut de la Institutul de marină, prin locotenentul major Buta care

săptămînile astea a alergat în toată Constanța să ne găsească ceea ce ne mai lipsește : un anemometru de mînă, un barometru-termometru excelent, înclinometrul l-a adus Răzvan din Anglia și binoclul îl aduce Aurel. Sînt prezente în raft *Cărțile Pilot* ale Mării Negre, Marmara și Egee, *Cartea Farurilor din Marea Neagră, Table Nautice* și un set de *Îndrumătoare marinărești,'* de iahting, cartea lui Francis Chichester, un *Cod de semnale, Jurnalul de bord* și *Caietul de serviciu al cartului.* Îmi lipsește un compas de relevment, sculă excelentă pentru iahting. În locul sondei ultrason, avem o sondă clasică de plumb, cu parîmă de nylon.

Dacă adăugăm la toate astea că Răzvan și Jean electricus au sistematizat rețeaua electrică, aducînd-o la un tablou central de comandă la masa de navigație, că avem un ventilator, lumină de la magazia pupa, pînă la postul prova, că am fixat și un higrometru în postul de navigație, că pentru eventualitatea gaură de apă avem paiet din blană de oaie, dopuri din brad, scîndurele, cuie de aramă, că benzina o vom ține în canistre legate la balconul pupa, că Răzvan vine cu trusa de scule și Janot cu cea de motor, plus bujiile de rezervă ; că avem un prea frumos colac de salvare, cange și două tangoane, o giruetă-pavilion în vîrful catargului pentru a stabili direcția vîntului aparent, pavilioanele naționale ale țărilor prin apele teritoriale ale cărora vom trece, la acest capitol al pregătirii materiale sîntem aproape de exigența maximă, cunoscînd că navigatorul croazierei atlantice căpitanul locotenent Suciu a făcut o inspecție strașnică la bord, rămînînd, se pare, mulțumit de elevul pe care l-a chinuit fără milă pe parcursul a aproape 20.000 de mile marine...

Toți navigatorii, solitari sau nu, cad de acord asupra unei idei cheie. Aceea că o croazieră se execută, de fapt, de trei ori. Odată, cînd se pregătește la hartă. A doua oară cînd se realizează pe mare. A treia oară cînd se sintetizează după ce a fost executată. Prima și a doua ipostază sînt obligatorii. A treia, facultativă. Pregătirea mea la hartă și pe fișe, cea care vizează climatologia, meteorologia și condițiile hidrografice, fără să ignore turismul ca act de cultură, nu ca plimbare, este făcută cu minuțiozitate militară. Aici, am mai spus-o, m-a ajutat strășnicia cu

care am făcut o foarte exigentă și multilaterală școală militară, acel „*S.O.Av.*" de elită, ca și practica la bordul avionului de vînătoare în una din cele mai bune unități ale aviației românești, Flotila I-a de vînătoare. Deci și la acest capitol sîntem stăpîni pe situație. Avem fișele celor două ipoteze : una de aclimatizare, care atinge Marea Marmara ; una de performanță care atinge Marea Egee și Izmirul. Fișele conțin o variantă de navigație costieră, cu escale și o variantă combinată, adică navigație costieră pînă la travers Cap Caliacra, de acolo navigație de larg, estimată, la Bosfor și după aceeași metodă, întreaga croazieră. Aici este de meditat în această noapte catifelată, în care luminile Constanței se reflectă în apa clipocitoare a portului și cînd Aurel doarme, sau poate veghează privindu-și femeia și copilul ; cînd Răzvan a plecat la drum, ca spre zori să fie la navă, cînd Stela cercetează din nou, cu neliniște, constelațiile, copiii dorm. Horia conștient de importanța absolvirii ciclului întîi pare altul, mai matur, mai reflexiv și cel care de fapt ar trebui să le vegheze copilăria visează orizonturile de după mare, la bordul unui iaht de abia 7,40 m. „*Hai-Hui 2*" se leagănă ușor la geamandură, aud oftatul vîntului în sarturi și, vreau, nu vreau, intru în dialog cu mine însumi pe o temă, de data asta gravă : responsabilitatea. Depășind-o și epuizînd analiza echipajului, sînt gata ca mîine să ieșim în probe, la larg. Revenind la responsabilitate, mi se pare că însumează în raport de croazieră trei aspecte principale : unul strict intim și familial pe care l-am tratat cu secundul. Asumîndu-și conducerea treburilor (este de fapt o mică viclenie această asumare publică a conducerii, cînd de fapt secundul guvernează cu multă înțelepciune, știind să menajeze susceptibilitățile comandantului și să-i exploateze slăbiciunile ; dar la români este o tradiție în acest sens și cum sînt iubitor al bunelor tradiții...). Deci, aspectul este epuizat, cu atît mai mult cu cît secundul este mînă de fier și bunicii au venit din nou la Grădiștea să gospodărească. Gîndesc la trăinicia dinamică și la rolul compensator și de echilibru pe care-l joacă familia ; o familie numeroasă, solidă, una aproape biblică, cu moși și bunici, cu nepoți și strănepoți, cu veri și cumetri, cu fini și nași,

cam așa cum se aflau în vremuri vechi și se mai află prin satele noastre ; mărturisesc că mi-ar fi plăcut s-o am, și trec la aspectul numărul doi : responsabilitatea față de reușita croazierei și față de echipaj. Este stupid să nu reușesc. Stupid și ridicol după atîta vînzoleală, timp și bani cheltuiți. Pe urmă ar fi iresponsabil și criminal să-l pierd pe careva în mare, accidentele sînt frecvente în iahtingul de croazieră, mai ales noaptea. Numai gîndindu-mă la orele pe care le-ar petrece în apă, singur, la demența spaimei, simt că albesc. Aici voi fi fără cruțare cu riscul de a anula croaziera. Adică se vor aplica întocmai măsurile de siguranță. La fel de stupid ar fi ca din neatenție să ne punem pe uscat, să ne cocoțăm pe o stîncă, să ne izbim de un cheu și să avariem iahtul, sau să facem o prostie care să necesite ajutorul unei nave sau instituțiuni străine, cunoscîndu-se prețurile în valută ale serviciilor în cauză. O proastă manevră poate duce la sfîșierea velelor, sau mai grav la avarierea greementului, la șavirare și la naufragiu. Adică intervine aici argumentul tuturor navigatorilor, este în joc viața și toate rațiunile pleacă de la această idee. De la argumentul securității în acest sens și al responsabilității se naște însăși maniera de a face croaziera. Fără o traversare „*en haute mer*" și un pic de „*gros temps*", totul mi se pare neinteresant. Acel „*gros temps*" nu depinde de mine, este treaba meteorologiei și nici a ei, este treaba ciclonilor și a anticiclonilor din Atlantic și Scandinavia, dar o traversare în larg, fără să vezi uscatul măcar două zile și două nopți, asta ține de mine. Desigur, navigatorii și cartea consemnează ideea după care nu atît iahtul determină croaziera, cît gradul de antrenament al echipajului. Aici sîntem novici și asta ar trebui să mă tempereze. Aspectul numărul trei este unul social. Iahtingul românesc de croazieră nu este oficializat. Aici forma organizatorică a rămas cu mult în urma vieții. La Constanța și București, în alte orașe ale țării, pasionați ai navigației construiesc mari bărci cu pînze, cum ne place nouă să le spunem. Numai la Constanța sînt 14 unități capabile să ia largul. Cum sîntem primul echipaj care ieșim din marea teritorială și tentăm croaziera, reușita noastră aparține iahtingului și ideii de croazieră. Nereușita

atrage după sine blamul ideii, ca și rușinea pavilionului de iahting. Iată deci cum o întreprindere aparent doar sportivă și turistică se complică și mi-ar place ca băieții să mă înțeleagă fără să fie nevoie de un curs. Băieții, ziceam. Aici stă cheia succesului sau a insuccesului. La băieți. Întîi de toate că nu sînt băieți. Las' că împreună adunăm două secole, vîrstă absolut venerabilă pentru un echipaj de patru, dar adunăm și un iaht de orgolii, ori măcar de conștiință a situațiilor profesionale. Un chirurg absolut suveran pe hotărîrile lui, cu responsabilitatea vieții și a morții în actul profesional. Un electronist tînăr, director al unei secții importante din Radioteleviziune, deci obișnuit să direcționeze, să aibă ultimul cuvînt în materie, să conceapă, să pretindă. Unul din cei mai cunoscuți actori ai teatrului, filmului și radiotelevizIunii. Și un scriitor care pe deasupra a fost și militar. Iadul, îmi zic. Iadul, băiete, este un loc de agrement fermecător pe lîngă bărcuța asta cu pînze. Nu de pomană l-am pomenit în această carte pe Schopenhauer. Fuga la el, la aforismele traduse de Titu Maiorescu, text stabilit de Domnica Filimon-Stoicescu, pag. 53, capitolul IV, *Despre ceea ce reprezintă cineva.* Capitolul începe cu totul mobilizator pentru un *skipper :* „Mai toți oamenii, în urma unei slăbiciuni deosebite a naturei, pun prea mult preț pe ceea ce reprezintă" etc. etc... „Mai toți oamenii" zice maestrul. Deci nu „toți oamenii". Ura ! Sînt salvat. Echipajul meu nu se cuprinde în acest „mai toți"... Formează excepția regulei. Marxist fiind, păcătuiesc mistic, rugîndu-mă Domnului să fie așa și adorm legănat la propriu, atît de profund încît nu aud mașina lui Răzvan și nici nu simt prin somn semnalele optice pe care mi le face cu farurile. Răzvan doarme în mașină pe cheu și rămîne ca Aurel, care nu cunoaște echipajul, să-l cunoască și echipajul care a muncit la pregătirea iahtului să-l accepte pe cel de al patrulea, venit intempestiv de la Timișoara, plin de bune intenții. Ce-o ieși din asta, se va vedea mîine. Dimineața îmi spun că atitudinea mea va fi absolut colegială, că în locul ordinelor care se dau pe toate iahturile din lume, prevăzute în regulamentul de bord la *„Hai-Hui 2"* studiat și aprobat de echipaj, vor exista comunicări afabile, rămînînd ca totul să decurgă excelent, cu umor, camara-

derie și veselie, ca între bărbați plecați pe mare să se regăsească și ridic pavilioanele, adică mai exact leg pavilionul național la straiul pupa și pe cel al armatorului la sărt în tribord. 23 iunie este o zi caldă. Aurel și Răzvan fac cunoștință. Pregătim iahtul pentru ieșit în mare. Invergăm velele. Răzvan a învățat singur, după carte, să facă noduri marinărești, are ochiul viu, atenție distributivă și dacă-l știu pe punte, îmi văd de ale mele, pentru că rolurile de echipaj au fost scrise, trase la xerox și înmînate celor în drept. Nu mi-am atîrnat sifleea la gît și chiar dacă mi-aș fi atîrnat-o, gestul rămînea fără ecou, băieții nefăcînd ucenicie la nave. La 13.00 vine la *„Hai-Hui"* nea Nicu Calcan și, înainte de a urca la bord, se descalță, după altă lege universală a iahtingului, care spune că talpa zgîrie lacul, deci face loc soarelui și agenților patogeni spre lemn, alunecă și bocănc. Nu știu încă dacă echipajul a sesizat gestul antrenorului și campionului. După o inspecție sumară, dar esențială, nea Nicu Calcan ordonă „liber prova", nu avem motor, abia după masă vine Dorin cu suportul și, scoțînd ghiul în babord, Răzvan la postul prova ne-a dezlegat de la geamandură, *„Hai-Hui 2"* gîrează ușor, este ora 13.10, vîntul de N. N. V cu 6 m/s în rafale umflă velele și din două volte, trecînd pe la grănicerul anunțat de dimineață, ieșim în mare. Sînt numai ochi și urechi. Manevra a fost impecabilă. *„Hai-Hui 2"* iese în mare cu o încîntare care se simte din vîrful catargului, pînă în plumbul lestului. Totul vibrează. Totul este viu și conștient de sine la bord. Ieșim în radă. Cu tact, instructorul nostru îi testează pe cei doi echipieri, execută o coborîre și o ridicare a focului, aducînd prova în vînt, face volte și ne comunică ceva din experiența lui de velist și navigator pe *„Tomis"* în Marea Neagră. Sînt două ore dense. Învăț rapid punctele de reper pentru a intra în portul Tomis în diferite aluri, port dificil sub acest aspect, constatăm că *„Hai-Hui 2"* este puțin moale, de mare stabilitate, confortabilă, maneabilă. Rada plină de vapoare, Constanța cățărată pe faleza abruptă, litoralul, pescărușii, soarele, valurile, foșnetul apei sub etravă, totul este încîntare ; dar sîntem în probe și Nicolae Calcan ne dezvăluie cîteva secrete care să ne facă viața ușoară la

bord. Cum să fixăm echea la drum întins. Cum să fixăm şcota focului să nu se mai agaţe în apărătoarele sarturilor. Răzvan le prinde din zbor. Aurel este meditativ şi în plin proces de readaptare. Apoi *„jolie brise"* cum a numit Beaufort forţa 4 cade şi ne întoarcem la Tomis, unde antrenorul face o acostare de zile mari la geamandură şi mă întreabă dacă, serios vreau să plec luni, fără să facem un antrenament mai îndelungat. Ridică din umeri şi ne urează „bun cart înainte". După-masă Răzvan fuge la ghiol, aduce motorul şi rezervorul. Janot n-a venit de la filmări. În schimb vine Dorin cu suportul motor, pe care-l montăm la oglindă şi de care ataşăm motorul. Se montează crocodilii şi urechile. Între orele 17—19 se încarcă acumulatorul, cu generatorul care-i prilejuieşte lui Răzvan o stare vizibilă de euforie, lăcuim punţile, se fac probe de lumini. Ieşirea în mare stăruie în mine, îmi otrăveşte sîngele, mirosul de alge şi valuri aproape mă halucinează. Aş pleca mîine. La noapte. Acum. Mă autoflagelez, Răzvan îmi zice c-a prins din zbor chestia cu caragabasul şi pentru că am fost instructor de vînătoare în aer, sînt atent la procesul de amarinizare al echipajului, minus Janot. Vreau să cădem de acord asupra unui amănunt aparent stupid, insignifiant pentru „oameni ca noi". Adică modul cum se vine la iaht cu barca pe care-o folosim să ne fîţîim la cheu şi înapoi şi ne fiţîim, slavă Domnului, cărînd mereu cîte ceva. Una că lovim mereu iahtul, alta că, ţinîndu-ne în mîini, împingem barca cu picioarele şi atunci se nasc situaţii comice şi lipsite de „educaţie marinărească" cum ar spune cei de la *„Mircea"*. — Atîta lucru ştiu şi eu, mi se răspunde, tac şi protejez iahtul cu baloanele de acostare. Primim la bord vizita inginerului Băiceanu şi a maistrului Enache, care urmăresc stadiul pregătirilor, solidari cu noi. Apoi vine Pluto, timonierul de la *„Mircea"* şi, văzîndu-ne printre altele, sonda neetalonată, o ia să ne-o pună la punct. Aurel doarme cu ai lui. Rămîn la bord cu Răzvan şi trebăluim pînă tîrziu. Un iaht este un monstru nesătul de treaba echipajului. Răzvan confecţionează suporţi pentru instrumentele de lucru pe hartă, după ideile lui Buta. În 24 iunie reluăm baletul. Se matisesc straiurile, se face programul pentru după-masă, trebuie să aranjăm haosul de parîme de sub cockpit, să alegem vopselurile şi lacurile,

să cumpăr încă două găleți, n-am reușit să amplasez un W.C. și lucrul se face simțit cu acuitate, mai ales în staționare, trebuie să umplem butelia de aragaz. La ora 11 dau pregătirea iahtului pentru probe. La 12.26 sîntem gata, Răzvan face proba motorului, și stăm cam așa la bord ! Aurel la prova, Răzvan la motor, eu la eche cu amendamentul că, după oprirea și asigurarea motorului, Răzvan trece la manevra velelor, apoi, cînd începem navigația cu vele, amîndoi echipierii vin în cockpit. Vremea se arată promițătoare. Adică vînt în rafale de 5—6m/s din 130°, cu tendințe de întărire. Țin un jurnal zilnic în care, de ani de zile, îmi notez elementele meteo, așa, pentru sufletul meu. Luna iunie 1978 este una de umor negru. Furtuni care au dezrădăcinat pomi (văzuți de mine pe șoseaua Slobozia-Urziceni), descărcări electrice spectaculoase, ploi torențiale. Cam miroase a furtună, dar sînt prea lacom de mare și pe urmă, cu atît mai bine. Știm pe ce picior stăm încă de la început. 12.45 ieșim din Tomis cu motorul. Răzvan măsoară viteza vîntului. A crescut la 8—9 m/s ; rafalele ating 11—12 m/s din direcția S-SE, iau media, asta înseamnă 36 km/h ; forța 5, briza bună, valuri între 1,80—2,40 înălțime, tocmai ce trebuie unor băieți zdraveni să se aclimatizeze cu marea. Navigăm cu randa și focul. Executăm volte în vînt, navigație după compas, marea se montează binișor, Aurel făcuse figură lungă cînd am refuzat să-l iau la bord pe Patriciu, valurile încep să încalece puntea prova, ba trec și peste cabină, începem să luăm culoarea portocalei și ca unul care știu lecția, dau rapid la pește să scap de-o grijă, le spun băieților să nu coboare în cabină sau, dacă coboară, s-o facă rapid și desigur, să-și pună centurile de siguranță. Aurel, crab bătrîn, povestește ceva de o furtună în largul Noii Zeelande și coboară grav în cabină, să demonstreze : — Uite dom'le, drăcie, zice, după ce umple găletușa, eu care n-am avut rău de mare niciodată. Dă și Răzvan tributul datorat mării și cu mine se întîmplă un fenomen opus stării de la bordul lui „*Mircea*". Adică acolo aveam un rău de mare stupid ; aici n-am nici pe naiba după jertfa scurtă adusă lui Neptun și-mi arde să facem manevră de focuri, ca băieții să se obișnuiască să traverseze cabina cînd aceasta le fuge de

sub picioare, agăţîndu-şi centurile de catarg, apoi să se ducă la balconul prova unde colcăie valurile şi, agăţîndu-şi centurile de balcon, să-şi vadă de meseria lor de marinari. Constat că la valuri cu vînt de travers sau dinaintea traversului, lochul indică 7,5 noduri la forţa 5. Greementul se comportă excelent. Trebuiesc remedieri la fungi şi trebuie ridicat colţul de mură al focului. Iahtul ţine marea admirabil, chiar cu valurile de la travers. 17.20. Pîrîie ceva. Focul de furtună s-a agăţat cu balena. Jos focul ! Băieţii sînt la posturi. Constanţa o dungă neagră, proiectată pe fondul roşu al cerului prevestind furtuna. La bord nu se face nici o mişcare fără să te asiguri cu centurile de siguranţă. Constat cu stupoare că îmi este imposibil să navig altfel decît pe un drum schimbat cu 180°. Deci ne aflăm la Nord de intrarea în portul Tomis, dincolo de prelungirea digului, vîntul este de la 120° şi cum se înserează, este ora 18.00 am făcut după loch 21 de mile între coastă şi ultimul vapor din radă, este cazul să intrăm în port, cu toate că sîntem aprovizionaţi cu apă, avem mîncare şi o noapte în larg nu ne-ar strica deloc. Este prematur îmi zic, şi încerc să vin spre 240° de la 270°. Aproape imposibil. Înfierbînt apa pînă la punctul de fierbere. Nimic. Lucrez cu randa, aducînd-o pînă în axul navei la nevoie. Nimic. Mă tem să ridic focul numărul unu. Este prea mare. Ceva nu merge rotund, în afara lipsei mele de antrenament. Băieţii sînt calmi, dar timpul trece, vîntul se întăreşte, valurile trec peste cabină şi este cazul să terminăm comedia. Încerc o mie de păcăleli ; dar ies păcălit, pe urmă pornim motorul şi cu randa sus, reuşim să-l aducem la sentimente onorabile, adică urcăm în vînt departe de coastă fără motor, volta în vînt, pornim motorul, ţin capul pe moscheie, apoi ne lăsăm purtaţi spre capătul sudic al intrării, sînt valuri mari în gura portului, cum intrăm coborîm randa şi ne ducem cuminţi la geamandură cu motorul. Inginerul Băiceanu urmărise totul de pe dig. Şi-a dat seama că sîntem în dificultate. Vine la bord şi facem analiza de rigoare. Este mai mult decît o amplasare prea spre prova a catargului. Vina aparţine formei şi îngustimii lestului ; cred pe tăcute şi trecem la cele curente, înscriindu-mi în jurnalul de bord Regula nr. 1 pentru portul Tomis:

Urci în vînt imediat de la ieşire din port, pentru a te întoarce şi a manevra de intrare cu vînt purtător. Legat la geamandură ştiu că aveam toate şansele să facem iahtul ţăndări în seara asta. Duminică în 25, preziun plecării, reluăm toate treburile la bord, aducem de la gară bagajul lui Aurel şi ne aranjăm cuşetele. Evident, i-am scris că-şi ia prea multe lucruri. Saltleaua pneumatică, absolut inutilă. În plus, pe lîngă aparatele de fotografiat şi de filmat, doctorul are un fel de bazooka, un teleobiectiv cît un tun. Să vîri toate astea în cuşetă tribord, accea de sub cockpit, este o performanţă. Au venit de la Bucureşti Stela şi mama lui Răzvan. Vin să ne vadă prietenii de la „*Mircea*". Janot are filmări. La noapte fuge la Bucureşti. Mîine la şase îl aşteptăm cu proviziile. Am convenit ca fiecare să plătim 1 500 de lei pentru alimente pentru 15 de zile. Este echitabil aşa şi acest lucru trebuie stabilit de la început, fără nici un echivoc. Totdeauna neînţelegerile pleacă de la bani. Am exagerat cu cambuza, dar mai bine să fie, decît să ducem lipsă. Sigur, am avut şi discuţii. Janot, specialist în viaţa de camping, a făcut o translaţie la cea de iahting, apreciind că se va găti zilnic şi se vor da trei mese pe zi. Orice obiecţie a căzut în faţa intransigenţei lui, cu toate astea am evacuat de la bord două crătiţoaie care, proiectate în pereţii cabinei, în mod sigur ne dădeau gaură de apă. Deci, mîine ridicăm ancora. Socoteală nemaipomenească, cu toate că rangul 1 Hîrjan ne spune că meteorul este bun. Seara echipajul cu familiile, Stela rămîne la bord. Bravul meu secund de la uscat se-ntreabă de ce naiba mi-a trebuit iahtul ăsta afurisit, care se clatină la cea mai mică adiere a vîntului, ce plăcere găsesc să mă izbesc cu scăfîrlia de tavanul cabinei, să umblu cocîrjat, să folosesc o găleată nenorocită în locul instalaţiilor uzuale, să mănînc ce va găti Janot şi după tot canonul ăsta să mă mai şi înec, Doamne fereşte ! Iată întrebări pline de bun simţ la care zău că vreau să răspund şi nu pot. Oricum, mi-am făcut-o cu mîna mea, sînt obligat să suport consecinţele. Sîntem noi ai proletariatului triumfător ; dar avem „*noblesse de coeur*" şi, mimînd înţelepciunea, trecem să ascultăm vaierul mării. Sigur că un skipper începător (de fapt toţi skipperii din lume au fost o dată începători ; dar au avut avan-

tajul de a naviga pe diferite roluri de echipaj începînd cu cel de mus și terminînd cu cel de co-skipper) ar trebui în noaptea care precede marea aventură să pună mîna pe carte și s-o ia de la-nceput, pe puncte. Verificarea arboradei, controlul materialelor de rezervă, al aranjamentului inventarului, încă o verificare a cîrmei, o revedere a drumului, să noteze în jurnalul de bord presiunea barometrică, să vadă dacă are apă cu o treime în plus față de durata proiectată, să controleze îmbrăcămintea caldă, cea de vînt și ploaie, cea de schimb. Se face, ascultînd vaietul mării dincolo de dig și clipocitul apei dincolo de coca. Secundul doarme legănat la propriu, așa cum dorm la bord pămîntenii. Sigur că ies în cockpit să văd cerul și să adulmec vîntul. Știu că din nou mă încredințez elementelor primordiale, extrăgîndu-mă din confortul secolului, din uriașa plasă a solidarității țesută de colectivitățile umane care-ți aduc apa fierbinte la robinet și salvarea la scară, lăptișorul la alimentara din colț și antinevralgicele la farmacia tot din colț ; că mă rup din legăturile mele firești cu pămîntul stabil și cu ocupații serene ; pentru a mă încredința mării și prin ea, unei noi ipostaze existențiale. Ricanez interior și cu tot respectul cuvenit intervalului de timp care ne desparte, intru în polemică cu Maestrul mai sus citat și cu aforismele domniei-sale, cu toate că principial nu am nici o obiecție de făcut. Obiecțiile mele sînt de nuanță. Maestrul face deosebirea netă între Fapte și Opere, atribuindu-le primelor valoarea conjuncturii și a perisabilității ; celorlalte, valoarea esențialului și a perenității. Se pare că în literatură există o interdependență mai acută decît le place estetizanților să recunoască între aceste două categorii de gesturi umane și că iarăși, întorcîndu-mă la Homerus și la Saadi, la Ovidiu într-un fel, la Bălcescu și la Saint-Exupéry, la Hemingway și mai ales la Malraux, lista s-ar prelungi la nesfîrșit ; constat că ei și-au identificat într-un fel cu totul propriu biografiile, deci faptele cu operele și că mulți din această familie au lucrat asupra propriilor lor biografii căutînd să le aducă la viziunea și structura operei. Se pare că este un argument care mă aranjează, cu atît mai mult cu cît n-am mai zburat de mult și, dacă ar fi numai să înșirui itinerariile

lui Saadi care leagă întregul Orient Mijlociu cu India şi Egiptul, sau pe cele ale bravului hidalgo Miguel de Cervantes Saavedra şi să leg aceste itinerarii de opera lor şi încă...

„Tocmai cum apele mării bătute deodată de vîntul
Miazănoptiu şi-apusean din Tracia, cînd de năprasnă
Vine pe loc vîjîind şi se-ncreştuie negre talazuri
Maldări de ierburi afară zvîrlind peste maluri."

O, Homerus, ce ochi realist, ce observaţie acută, ce instructor de iahting, venerate, ai fi fost şi de ce n-aş zice ca poetul finic Olavi Paavolainen, în traducerea regretatei Veronica Porumbacu, adoptînd acel *Ciocuri de nave :*

„Crestat am fost pentru provele navelor
cu privirea îndreptată spre ţărmi depărtaţi.
Nemişcată fixează aurita privire
orizontul tăcut, fără margini, al mării".

Vreau nu vreau iarăşi mă întorc la Maestru, nu de alta, dar auzisem înainte de a mă ambarca un confrate total clamîndu-şi omniprezenţa şi omnipotenţa şi meditez asupra gloriei literare în raport cu lungimea vieţii autorului şi cu stabilitatea ori instabilitatea funcţiilor politic-administrative. Totdeauna în proporţie geometrică cu ierarhia, gloria asta afurisită se spulberă din clipa în care ierarhicul trece în rezervă şi devine cvasinulă în cazul cînd fostul ierarhic este longeviv. Cu alte cuvinte, viaţa titanului este mai lungă decît a operei. Desigur Lichtenberg era ranchiunos cînd scria despre gloria lui Hegel : *Trîmbiţată de o coterie de aspiranţi interesaţi şi reflectată de ecoul unor capete seci — dar posteritatea cum va surîde, cînd va bate odată la uşa acestor colivii de cuvinte pestriţe, a acestor cuiburi frumoase, din care a zburat moda, a acestor locuinţe a convenţiilor expirate, şi le va găsi toate, dar toate goale şi pustii, nici cea mai mică idee, care să-i poată răspunde cu încredere : intră !"* Oricum trebuie să rog editura să facă abstracţie la calculul drepturilor de autor de acest citat, spre a nu fi ocărît că iau banii de pe truda altora. Deocamdată secundul ghemuit în

sacul de dormit toarce împăcat cu sine, cu marea și cu viitorul, i se vede doar ciuful arămiu atunci cînd iahtul gîrează prin lumina albăstrie a lampadarelor și radicalizat la această indiferență față de problemele mele abisale, ies încă odată să văd girueta, mă duc la prova să controlez barbeta care ne leagă la geamandură, totul este în regulă și trebuie să dorm, pentru că mîine...

Miine, luni 26 iunie... adică astăzi, echipajul vine în rate și nici unul nu debordăm de entuziasm, cu atît mai mult cu cît „Trabantul" lui Janot nu se arată la ora 06.00 conform graficului. Pe de-o parte este bine ca cei dragi să asiste la plecare și să contribuie la ultimile aranjamente, precum Sheila Chichester. Moralul echipajului se ridică, presupunînd că nimeni nu este atît de lipsit de tact, încît să cicăle, să umple de reproșuri și, substituind esențialului țîfnele proprii, să strice plecarea și așa hărțuită de o mie de lucruri apărute în ultima clipă. Jurnalul de bord notează : Ora 06.00. Barometrul 761, scade, tendință spre vreme rea. Temperatura +20°. Pîclă. De la 06.30 fac curățenie la bord împreună cu Stela. La 07.30 se prezintă la bord doctorul. Răzvan a fugit să-și ducă mașina la București. Vine cu acceleratul de 09.00. La 09.10 se vede „Trabantul" luînd curba de pe faleză pe două roți. Pană de cauciuc. Janot și Anda sînt murdari pe mîini, dar oricum, au ajuns. Începe ambarcarea alimentelor cam după următoarea rețetă : barca face naveta cheu-iaht cu doctorul și Răzvan, eu preiau alimentele și le trec lui Janot care le aranjează în postul prova, sub paiol și la pupa. Încep să mă îngrozesc de-a binelea. Zeci de cutii cu suc de roșii, zeci de borcane cu miere, cutii cu șuncă presată, ouă, doi saci cu pîine prăjită, fidea, tăiței, biscuiți, sucuri, măsline, portocale, lămîi, cartofi, ceapă, morcovi, un crătițoi cu copane de curcan în sos, oală minune, alte cratițe, dementa, plus o ladă cu sticle de coniac, vodcă, țuică, plus ce ne-au dat soațele noastre, covrigi de la Dorina, dulcețuri de la Stela, cașcaval și, desigur, salamurile de Sibiu. Bombă. Apare un jambon de porc și un sac de cîrnați. Gata. Nu mai este loc. Destul. Putem hrăni echipajul de pe nava-școală vreme de o săptămînă. Janot ne satură de întrebări de

toate genurile. „*Hai-Hui 2*“ se cufundă vizibil peste linia de plutire. Ora 11.30. Vine la bord rangul 1 Hîrjan, însoţit de maiorul doctor Săeşan şi maistrul Călugăru. Vor să vadă stadiul pregătirilor de plecare şi să ştie ora la care plecăm. Zic : 12.30. Stela stă cuminte la prova. Năduşim să aranjăm haosul din interior. La 12.30 doctorul Săeşan, galant, o aduce la iaht pe soţia celuilalt doctor, Aurel. Desigur este prea multă lume la bord, ar trebui să-mi iau în serios rolul ; dar cum Stela se află aici, nu pot refuza participarea sexului frumos, aşa că pupa fiind ocupată cu barca plină de alimente, doctorul acostează spre prova tribord şi se întîmplă exact ceea ce prevăzusem şi avertizasem. Adică Dorina nu are răbdare ca doctorul să lege barca, se apucă cu mîinile de copastie, împinge barca cu picioarele şi cade în apă. Adîncime 4 metri, apa rece de gheaţă, Dorina nu ştie să înoate, plus că este îmbrăcată cochet, avînd şi turban asortat la rochie. Sare Aurel din cockpit unde manevra borcanele, plonjez de pe cabină unde, vai mie, cochetam cu secundul, sare Janot nu înainte de a-şi scoate grav, ceasul-brăţară. Văd că Aurel se descurcă şi intuiesc următoarea etapă a isprăvilor nautice. Adică se va agăţa cu Dorina de barcă, răsturnînd-o. Îl fac atent pe doctorul marinar şi cu Janot ţinem contra-greutate în timp ce Dorina este urcată în barcă. Drăgălaş început marinăresc ; dar de bun augur îmi spun, demonstrînd eficienţa echipajului în situaţia prevăzută pe mare şi numită „om la apă“. Fetele se ocupă de Dorina, noi de depistarea tuturor cotloanelor capabile să mai primească borcane, borcănele, oale şi chiar maşina franţuzească pentru tăiat cartofi pai. Simt nevoia să mă dedau la acte scelerate. Să fur obiectele şi să le arunc peste bord, pe nevăzute. La ora 14.00 vine familia Hîrjan, recte soţia comandantului şi Ruxandra să-şi ia rămas bun. Nu sîntem gata pentru vamă. Vremea se deteriorează vizibil. La ora 15.45 apare comandantul Hîrjan cu o figură de carbonar. Apare inginerul Băiceanu pentru a-şi arunca ochiul de fost antrenor şi velist experimentat asupra totului. La 16.00 au dispărut alimentele, dar între cuşeta mea şi bucătărie zac nişte cratiţe. Anunţ punctul de control al fron-

tierei. La 16.30 se prezintă un grănicer care-mi comunică să mă înfăţişez pentru formalităţi. Anda Caropol mă ia cu „Trabantul", singura maşină disponibilă şi mă duce în port, unde un locotenent colonel îmi refuză pur şi simplu viza de plecare, pretextînd că regulamentul de graniţă interzice navigaţia noaptea cu ambarcaţii turistice. Sînt politicos, apoi dur, apoi vehement. Omul rămîne implacabil, mă mai ţine şi pe coridor, şi sînt atît de furios (îmi şi pusesem cascheta de skipper, haina de vînt, eram gata să mănînc nori, mă simţeam ca înainte de plecarea solitar în jurul Planetei, aveam morgă, mutră de lup de mare, mergeam legănat cu toate că-mi uitasem pipa la bord), deci eram atît de furios şi clamam atît de vehement împotriva rigidităţii, explicîndu-i că pînă la apusul soarelui sînt în afara apelor teritoriale, încît n-am făcut nici o legătură între şopocăiala femeilor cu rangul 1 Hîrjan, figura lui de carbonar şi încăpăţînarea locotenent colonelului de grăniceri, care, cu o flegmă perfectă, zice : mîine în zori, la orice oră doriţi. Vînăt de furie, chemînd cele mai dulci atribute şi distribuindu-le generos regulamentului cu caschetă întîlnit, comunic vestea echipajului. Ne burzuluim toţi ; de fapt, brusc, simt o mare uşurare. Unde naiba să pleci noaptea cu vraiştea asta ? Deci, comandantul Hîrjan, prevăzător, ne-a oferit încă o noapte de meditaţie. El şi bravul locotenent-colonel. Retrospectiv, pentru onor, amîndurora. Rangul 1 Hîrjan ne spune că *„Mircea"* iese mîine în mare, deci, ne vom întîlni în larg. La 18.00 avîndu-i invitaţi pe Stela şi inginerul Băiceanu, cinăm la bord. Cea dintîi masă la bord. Se stabilesc locurile. După o ciorbă de carne, savurăm ostropel din copane de curcan, constatăm că de fapt *„Hai-Hui 2"* este confortabil pentru trei membri de echipaj, stabilim rîndul la spălat vesela, faptul că mîine la orele 06.00 exact Janot aduce pe cei care ne fac formalităţile vamale şi grănicereşti, echipajul este liber pînă la ora stabilită şi rămîn la bord cu Stela, fără să reluăm întrebări al căror răspuns, am înţeles amîndoi, se găseşc mereu în prova lui *„Hai-Hui 2"*.

BUN CART ÎNAINTE !

Ziua de 27 iunie 1978. Merita să fie una radioasă, cu un vînt de forța 4 din sectorul nord, oricum să fie o zi mai acătării, mai binevoitoare, puțintel festivă. La 05.00 sînt gata cu aranjatul interiorului, ajutat de Stela. Îmi aștept echipajul. Doctorul, ca un doctor ce se află, întîrzie. Este adus la realitate de Janot, care apoi pleacă să anunțe grănicerii și vameșii. Azi-noapte a plouat. Plouă și acum. Nori joși, cîlțoși, nici cumuluși, nici nimbo-cumuluși, un fel de mizerie țîrîitoare. La 06.00 vine rangul 1 Hîrjan să-și ia rămas bun. Ne dăm întîlnire în mare. Apoi vin grănicerii și vameșii. Atenție, skipperi. Trebuie să aveți din timp o „listă de echipaj" scrisă la mașină în atîtea exemplare în cîte porturi veți acosta. Este foarte bine să fie scrisă în englezește, apoi un tabel al membrilor de echipaj, primul fiind trecut cel care deține rol de „master", cu data nașterii și numărul pașaportului. La ora 06.10 sîntem la bord întregul echipaj și autoritățile de resort. Stela joacă rol de secretar. Se întocmește inventarul bordului, se completează declarațiile vamale și la 07.19 autoritățile vamale părăsesc bordul. Echipajul s-a despărțit de cei apropiați, mă despart de Stela. Plouă. Barometrul 765,05. Higrometrul 70. Temperatura +21° ! Se aranjează interiorul. Răzvan are cușeta din pupa babord. Aurel pe cea simetrică din tribord. Eu pe cea din careu, de unde pot ieși într-o clipă pe punte. Janot postul prova, boscorodind dulăpiorul de lenjerie, care se pare că-l incomodează și-i face cucuie. Ne echipăm de ploaie. Ne harnașăm cu centurile de siguranță. Ne luăm micul dejun. Pe cheu, ai noștri suportă stoic ploaia. Din clipa cînd autoritățile au părăsit bordul, sîntem ai mării. 08.23. Se pornește motorul pentru încercare. 08.26. La posturile de

manevră. 08.28. Liber prova. 08.29 se pornește motorul. Ieșim din Tomis în marea cenușie, bîntuită de hulă incertă. 08.34. La posturile de manevra velelor. Vîntul este așa cum știe el să fie cînd vrea să scoată sufletul unor nepricepuți. Frec rada de-mi vine rău, fără să reușesc să ies de sub ecranul falezei și al orașului, după cum nu reușesc să depășesc vapoarele ancorate în radă. Abia am vreme să-mi arunc ochii pe dig, să văd silueta secundului și să simt emoția gîtuindu-mă cu totul neregulamentar. La 10.42 stabilim că sîntem la traversul farului Constanța, la o distanță de 2,5 mile marine. Adio plecare spectaculoasă, cu velele pline, care să te rupă din toate obișnuințele și să-ți dea senzația divină a navigației cu pînze. Vîntul din V—NV este incert și nehotărît. La 11.05 văd catargele lui *„Mircea"* glisînd peste peisajul cu elevatoare și blocuri. Apoi văd silueta navei-școală desenîndu-se grațios și viguros pe fundalul cu mare ternă și nori. Apoi *„Mircea"* ne dublează prin tribord, cu echipajul la front în babord. *„Mircea"*. Aventura atlantică. *Alma mater* a marinei românești. Abia-mi stăpînesc lacrimile. Este stupid, dar adevărat. Rangul 1 Hîrjan ne comunică prin megafonul electric viteza vîntului, direcția, ne spune să luăm vîntul dinapoia traversului și ne urează *„Bun cart înainte!"* Îl primim pe *„Mircea"* cu echipajul la front în tribord și cu trei sunete lansate din cornul de ceață. *„Mircea"* răspunde cu sirena. Aud duduitul mașinei, îl recunosc pe Folai, doctorul navei-școală pozîndu-ne, apoi *„Mircea"* virează majestuos și pune prova pe Mangalia, unde ne așteaptă. Superb. Dumnezeesc. Am sentimentul că prietenii mei, marinarii, sînt lîngă mine la modul cel mai propriu. Că marea asta nu este singură și pustie. Că, fără să ne jignească, marinarii ne supraveghează de aproape, pentru a ne veni în ajutor la nevoie. Pe mare, sentimentul acesta al solidarității umane dobîndește valori incredibile. Pe retina aceea profundă a memoriei mele afective știu că rămîne pentru totdeaura imaginea navei-școală *„Mircea"*, venind la întîlnirea cu *„Hai-Hui 2"*, cu echipajul de elevi și marinari la front, cu maiștrii și ofițerii acolo, chipuri cunoscute, oameni lîngă care am trăit 126 de zile și 126 de nopți între cer și apă ; ori la țărmuri de vis, oameni în uniforma marinei militare, siajul alb,

valul de etravă, duduitul mașinei, silueta zveltă care se topește în cenușiul mării și al cerului, apoi singurătatea noastră în patru. Băieții nu vor să intre în cabină ca viața să se adapteze ritmului de la bord, cu totul altul decît ritmul de la uscat. Este absurd ca în prima lor zi de navigație să le pretinzi carturi ; să-i gonești din cockpit de unde se vede coasta și de unde se creează sentimentul familiar al apartenenței la lumea acelei coaste familiare pe care se recunosc stațiunile vacanțelor noastre. Nu este o zi de vară, este una posacă de primăvară incertă, vîntul se menține cu 2—3 m/s și abia la 13,50 atinge 3—4 m/s și noi dublăm, mult în larg, stațiunea Agigea. Cum vîntul s-a stabilizat și au intrat de cart Răzvan și Janot, îmi aduc aminte de ce zicea Carlyle și anume că : „experiența se plătește grozav de scump, dar rămîne în schimb o dăscăliță fără pereche", așa că, neexistînd nici vînt în rafale, nici valuri prea mari, cobor să dorm, cu consemnul cartului de a mă trezi cînd se va vedea stațiunea Neptun. De fapt nu dorm, trăiesc o stare ciudată de dedublare în care un tip didactic și autoritar pe care-l credeam uitat pe aerodromurile trecutului, revitalizat la bordul navei-școală în mod cu totul neașteptat, sîcîie un fel de vulpoi jumulit de viață, care a reluat nu atît viclenia temporalizatoare a țăranului, cît prevederea lui de a crea mereu spații tampon între eveniment și reacția la eveniment ; între ripostă și contraripostă. Și în plus, iată că apare un al treilea individ, asta este prea de tot, care-i conciliază pe cei doi, zicîndu-și că, dacă în scrimă sau la manșă procesul atac-ripostă-contraripostă ține de reacția fulgerătoare, aici, cel mai bun procedeu este melanjul și-așa malaxat cu osîrdie împinsă pînă la greață de hula care începe să nu mai fie hulă, ci puțintică furtună. Văd crestele valurilor prin hublou, le aud bubuind în coca, simt cum *„Hai-Hui 2"* se ridică pe val și cel mai liniștitor sunet este cîrîiala harnică a lochului care indică o viteză de 4 noduri, ceea ce, pentru băieți este excelent. Cîrîiala rotițelor dințate al lochului va fi sunetul ce ne va intra tuturor în subconștient, pe care o vom auzi și prin somn și care va deveni factorul prim al optimismului și tonusului nostru vital ; ca și reversul acestui

factor, adică disperarea cea mai crîncenă, asezonată cu imprecaţiuni drastice adresate meteorologiei, climatologiei şi hidrografiei, mai direct vîntului. Adică, optimismul nostru va urca în legătură directă cu cîrîiala rapidă a mecanismului, ceea ce înseamnă că avem vînt bun şi viteză ; va scădea o dată cu cîrîiala flască şi intermitentă şi va fi la zero în clipa cînd cîrîiala va înceta şi nu se va auzi decît scîrţîitul ghiului şi blestematul hîrîit al raiului pocnit dintr-un bord în altul. Deocamdată fac cunoştinţă cu optimismul lochului, cu forfota crătiţoaielor lui Janot care izbesc cînd în cuşetă, cînd în masa de bucătărie, cu fîlfîitul hainelor mele agăţate în cuier, dar nefixate printr-un sandow, cu alte zgomote interioare neindentificate şi cu clipocitul deloc încurajator al apei din santină. Navigaţia, ca şi zborul ţin deopotrivă de epică şi de trăirea interioară, de aici chemarea irezistibilă şi fascinaţia pe care-o exercită. În navigaţia cu vele zgomotul, de la şoaptă la vaier, de la clipocit la urletul elementelor dezlănţuite, devine un laitmotiv pe care se brodează viaţa la bord. Îmi spun că trebuie să-mi înlocuiesc lipsa de experienţă prin raţiune şi aplicarea întocmai a regulilor stabilite de experienţa altora şi că, avînd ca inamic neprevăzutul, am obligaţia să prevăd neprevăzutul şi să găsesc o mie şi una de parăzi şi riposte. În careu miroase a saci de dormit şi a ostropel de curcan, dacă nu cumva a varză ; îmi spun că, dacă la noapte navigăm, trebuie oricum să dorm, nu pot să dorm şi, controlînd lochul, văd că indică 4,7 Nd. şi controlînd compasul, constat că stă destul de fix pe 180°, ceea ce demonstrează că cei de la bară au dobîndit primele litere din alfabetul navigaţiei, fără nici o dăscăleală şi că se amarinează rapid. Cu amarinatul mai este o vorbă de spus : dar la 14.49 ne dublează şi face manevră în jurul nostru *VP.* 24, vedeta saltă puternic pe valuri, ies, o salutăm regulamentar, sîntem cercetaţi prin binoclu, se pare că totul este O.K. la bord, pentru că *V.P. 24* pune motoarele şi pleacă rulînd spectaculos, în vreme ce *„Hai-Hui 2“* este de-o stabilitate de invidiat. La 17.04 se prezintă *V.P. 23.* Marea s-a montat bine. Sînt valuri de 2 spre 3 m. *V.P. 23* face manevră foarte aproape, ni se strigă ceva, nu auzim şi atunci un marinar ne arată capătul unei parîme, adică : „Vreţi să vă luăm la

remorcă ?“ Asta ne-ar mai lipsi. Mulţumesc şi fac semne disperate : „Nu !“ Vedetele de patrulare grăniceresti îmi reînnoiesc sentimentul de confort interior şi de siguranţă. Sîntem urmăriţi şi gata să ni se dea ajutor în caz de dificultate. Deocamdată *V.P. 23* este cea care rulează îngrijorător, aşa că, spre Sud. La 18.00 Janot mă anunţă cu glas de stentor că recunoaşte Neptunul în prova tribord. Ies în cockpit. La 18.24 vedem Mangalia şi pe *„Mircea“* ruîind la ancoră. Îmi fac o socoteală rapidă. Să continuăm marşul cu apă în santină, noaptea, cînd vîntul se întăreşte vizibil, marea fierbe şi toţi sîntem obosiţi şi leşuiţi de hîţiială, este absurd. Să rămînem la ancoră sub vîntul lui *„Mircea“*, dar, este evident, nu se poate dormi la ancoră, puternic toată noaptea. Hotărăsc să intrăm în port, fără să debarcăm, să facem ordine la bord şi să dormim liniştiţi. Ne apropiem de *„Mircea“*. Rangul 1 Hîrjan, rangul 2 Stăiculescu şi Folai, şeful de echipaj Smaranda sînt pe dunetă. Rangul 1 Hîrjan ne urează prin megafonul electric „bun venit“, ne comunică viteza noastră medie, viteza vîntului, previziunea meteo şi ne sfătuieşte să intrăm la Mangalia. Se întunecă. Valurile sînt opace, mari şi nu prevestesc nimic bun. Executăm trei volte în pupa lui *„Mircea“*, dar este evident, nu se poate dormi la ancoră, în mare. O dragă iese din port, ca să reintre imediat. Interpretăm manevra ca pe o indicaţie a pasei. La 19.20 pornim motorul şi intrăm cu vele şi motor în portul nou, îl depăşim, intrăm în portul vechi pe care-l cunosc, se coboară velele şi la 19.30 fundarisim ancora Hall, în bordul unei nave atelier, pe fund de 4 metri cu mîl. Cum presimt o întărire a vîntului, fundarisim şi ancora Amiralitate. Sîntem puţin buimaci şi nu ne putem lăuda cu vreo performanţă. Am parcurs 38 mile marine în 11 ore ; dar le-am parcurs fără nici cel mai mic incident, de fapt navigaţia cu vele propriu-zisă a început spre orele 13.50 şi echipajul a învăţat în prima lui zi de navigaţie, cît n-ar fi învăţat într-o săptămînă de prelegeri savante. Mîncăm diversele ostropele şi ne culcăm fără carturi. Cum „Omega“, ceasul meu, s-a terminat cînd cu operaţiunile de „om la apă“, există un ceas de serviciu pe masa de navigaţie. Dorm marinăreşte şi la 01.14 mă trezeşte

vîntul şuierînd în arboradă, ruliul şi sentimentul că ancorele derapează. Un green, îmi spun şi ies pe punte. Un green de toată frumuseţea, gata să smulgă plopii din Mangalia, venit de la Vest ; dar noi sîntem adăpostiţi de oraş, de Casa Armatei, de vaporul atelier, de drăgile uriaşe din prova babord, ancorele ţin excelent, apoi începe ploaia şi de fapt sîntem miercuri 28 iunie şi un jurnal de bord n-ar avea nici un haz, fără această notare fidelă a datelor, orelor şi evenimentelor de la bord, care se adaugă deliciilor navigaţiei cu vele, deocamdată necunoscută la *„Hai-Hui 2"*. Cum vîntul este incert, cum se arată un soare incert, de la 07 la 09 scoatem apa cu pompa, cîteva găleţi, aranjăm interiorul fără să reuşesc să conving că blestematele de crătiţi aşezate pe paiol ne vor face necazuri şi pentru ora 07.20 notez 757 mm pe barometru, deci scade, deci previziune de înrăutăţire a vremii, +25° pe termometru şi 55 pe higrometru. Îmi fac calculele pentru etapa care urmează, zicînd că vom naviga la vederea coastei pînă la Cap Caliacra şi de acolo vom pune prova pe Bosfor. Sînt 27 de mile marine, şi, precaut, calculez timpul estimat cu o viteză medie de 3 noduri, ceea ce dă 9 ore, adică ne prinde noaptea cînd vom părăsi reperele de la uscat, adică exact ce spun navigatorii că nu este rău. Un şir de nave militare iese din port şi ia marea. Dansează binişor. Să încercăm, cu toate că vîntul este cvasi nul. La 09.15 ne pregătim de plecare de la ancoră. Se încearcă motorul. La 09.29 ieşim din portul nou, dublăm şirul de nave militare şi încercăm să prindem o boare de vînt. Hulă mare. Fără vînt *„Hai-Hui 2"* este un fel de dop lăsat în voia valurilor care ne zgîlţîie pînă ne facem gălbiori, ni se ridică stomacul în gît şi la 11.30 hotărîm că porţia este prea zdravănă pentru nişte oameni cumsecade care au gustat deliciile derivei pe mare montată. Ghiul bate în ambele borduri şi, ca să-l potolim, Răzvan improvizează o legătură, cartul avînd obligaţia de a sta cu spinarea în şcotele randei legate la pisică. Nimic mai plăcut decît flagelarea cu şcota, fie ea şi a randei. Valurile neregulate care ne hîţîie ca pe naufragiaţi vărsîndu-ne fierea, ziua stupidă, fără vînt, soarele care se face aşchii în valuri şi aşchiile înţepîndu-ne retina, hotărăsc destinul domestic

al zilei. În port, la ancoră, pînă se va ridica vîntul. Motorul lui Janot se pune pe treabă și ne duce în port. Printr-o înțelegere tacită, îi las bara lui Janot cînd se manevrează cu motorul. Ori, chiar dacă sînt la bară, el este cel care acționează motorul. Chestia cu cedatul echei cînd se intră și iese din port ; ori cînd sînt situații dificile contravine oricărei reguli, fie ea și de iahting ; dar, ce naiba, barca asta este plină de responsabilități, așa că ne întoarcem la ancoră și, sub soarele torid ne începem bricolajul. Mai exact, Răzvan confecționează un rînd de baiere de terțarolă și lungește legătura colțului de mură al focului. Se completează benzina în rezervorul motorului, care stă în cockpit. Canistrele sînt legate la balcoanele pupa și transferul se face prin mijlocirea unei pompe simple și ingenioase din plastic, adusă de la Londra de Răzvan. Constatăm că sîntem înghesuiți, lipsiți de umor și că ne legăm greu. Calmul plat este de vină, îmi spun. Și vîrsta. Ca să editezi la 50 de ani o poveste ca asta, trebuie ca cei cu care ai pornit la drum s-o fi tentat la 18 ani. Sau, ca ei să fi fost aceeași pe un aerodrom, într-o formație de vînătoare, la bordul unei nave, sau pe parcursul unor ani cunoscuți în intimitate. Să știi dacă sforăie sau nu, dacă se scobesc în nas sau nu, dacă-și sug măselele, clefăie, rîgîie, scuipă, se privesc în oglindă la infinit, își vînează coșurile, au ticuri, le place gargara la propriu, știu să facă un nod, sau măcar știu cum se numesc diferitele sfori, sforicele, parîme și alte asemenea, existente la bord. Calmul plat, numai el este de vină. Și colac peste pupăză, la 18.45 plouă. Încercăm o rearanjare a talciocului din barcă. Pe urmă ascultăm un interviu al lui Janot legat de croazieră și poezii recitate de el, poezii despre mare, într-o emisiune pe care-o prindem spre sfîrșit. Tablou încurajator. Răzvan vîrît în colțul lui coase vela de furtună. Doctorul bodogăne înghesuiala din cușetă. Mă simt vinovat. Îi spun să-și desumfle afurisita de saltea, noi dormim cap la cap și salteaua face o denivelare enervantă, el n-o desumflă și Răzvan îmi șoptește că n-o face ca să aibă de ce se agăța în caz de... La picioarele cușetei mele există oala minune, cartofii, ceainicul, cratița cu cotlete pe varză. Aclimatizarea, băiețaș, îmi spun și simt

cum devin filozof și puțin yoghin. Pe urmă se verifică teoria barometrului. Vine un green nebun care face tot ce-i stă în puteri să ne smulgă de la ancoră. Vîntul vine vîjîind de la uscat, plopii se tînguie, sarturile noastre fluieră și se vaicără, apoi vine ploaia și din considerente necazone, nu institui carturi de noapte. La ancoră, pe vreme rea, în iminența cheurilor sau a uscatului, serviciul de cart este obligatoriu. Cartul este cel care știe că nava s-a smuls de la ancoră, sau că aceasta derapează, el poate interveni fundarisind ancora de rezervă, dînd alarma și evită aruncatul pe uscat, ori pe stînci. Deci moțăială, ieșiri repetate pe punte, noapte de nesomn, astfel că joi în 29 iunie, la orele 03.45 constat că cerul este parțial senin, în urma greenului a rămas un vînt strașnic de VSV cu 6 m/s și că se aplică legea de iahting : pleci cînd ai condiții optime, nu cînd toată lumea este gata. Nu mai există tabieturi și la 05.00 facem o plecare cu vele de la ancoră exemplară și ieșim din ambele porturi Mangalia, în stil mare. Luăm cap compas 160°. Avem murele în babord, cu vînt dinaintea traversului, la loch 5 noduri. Hulă ușoară. Cer și mare trandafirii. Un ultim onor dat lui „*Mircea*" cu cornul. Văd sticlind lentilele unui binoclu lîngă comandă. De astăzi rămînem singuri. La 05.27 depășim pichetul de graniță și intrăm în apele teritoriale bulgare. Doctorul ridică la crucetă pavilionul Bulgariei. Intrăm în normal. Adică în carturi. Pînă la 10.30 skipperul și doctorul. De ce carturi duble ? Pentru ucenicie. Pentru a se supraveghea marea. Pentru confortul interior al celor care n-au navigat. Splendid. Vîntul a ajuns la 10 m/s. Viteza a crescut la 7 noduri, deci mai bine de dublul celei estimate. Vîntul bate din tribord două carturi dinaintea traversului. Am harta în cockpit și agățată de ea, fișa de navigație. La 07.25 sîntem travers Crapeț. Se vede grîul, o dungă aurie și vîntul aduce miros de pămînt. Marea plină de spuma albă a berbecilor. Este o plăcere intensă, aproape o voluptate fizică să stai la echea care vibrează și-ți transmite în tot trupul senzația că nava este o prelungire vie, sensibilă, a trupului tău, că arborada te multiplică în vînt, că velele îți transmit bucuria prin școtele pulsînd de viață, că totul nu este decît freamătul mării și al vîntului convertit în plutire și vis, în forță inteligentă și într-o deta-

şare cvasiaeriană, o detaşare de fiinţă stranie aparţinînd deopotrivă mării ca şi cerului. „*Hai-Hui 2*“ ţine marea magistral. Timpul se extrapolează bordului. Rămîne matematic un reper de navigaţie ; dar se metamorfozează într-un timp interior fără timp. 08.23. Travers far Şabla, cel mai important reper de navigaţie pînă la Cap Caliacra. Toată lumea ştie că în *Pilotul Mării Negre* sînt fotografiile, ori descrierea farurilor şi că pe marginea hărţilor de navigaţie sînt desene ale acestor faruri. Stabilim traversul cu alidada, un travers aproximativ ; dar ce importanţă are cînd vîntul, acest zeu al mărilor, ori acest demon, astăzi ne este favorabil, să nu zic astăzi, pentru că are tendinţă de întărire, este abia ora 09.04 şi în întîmpinarea noastră vine un brav vapor sub pavilion bulgar, lustruit şi ferchezuit, pe bordul căruia scrie mare, cu litere albe „*Neptun*“. Este o navă de salvare plină de bune intenţii, se îndreaptă spre noi, cineva ne întreabă prin semne dacă avem nevoie de ceva, nu, nu avem nevoie ; dar „*Neptun*“, bătrîne, ne eşti cu totul simpatic, „*Hai-Hui 2*“ are o ţinută de zile mari cu toate că valurile au început să încalece puntea prova şi de la Şabla ieşim spre larg să dublăm Capul Caliacra care se vede roşiatic pe orizont. Poate unul din cele mai caracteristice repere din vestul Mării Negre. Aurică, adică doctorul, trece la eche pentru un strop de antrenament. Îmi place calmul vechiului meu amic şi nu ştiu dacă realizează exact situaţia prezentă şi mai ales pe cea de peste cîteva ore, pentru că, degajat de pilotaj, îmi fac punctul şi intru mai adînc în pielea maiorului aviator în rezervă. Văd departe, la uscat, deci în direcţia din care ne vine vîntul, cum atmosfera clar-albăstruie începe să se coloreze în tente vagi nisipii, ceea ce înseamnă că vîntul se intensifică şi ridică în aer pulberea fină a pămîntului. Fenomenul este cu totul remarcabil în Bărăgan, cînd vii la aterizare de la mare înălţime. Atunci aceste mase de pulberi în suspensie, aproape roşii, constituie un strat dens, care nu de puţine ori se ridică la peste 1000 m înălţime. Cam aşa ceva se ghiceşte în atmosfera uscatului şi-mi spun că, spre după-masă vom avea furtună. Direcţia vîntului este ideală pentru a ajunge la Bosfor. E adevărat că valurile

ne vin din tribord, o jumătate de cart dinaintea traversului, dar cu o foarte ușoară schimbare de direcție vom avea față de ele o alură ideală. „*Hai-Hui 2*“ ține marea aproape pe chilă dreaptă, adică fără să se încline mai mult de 5°. Iată, îmi spun, ocazia pe care n-o poți rata. Adică traversada visată, cu vînt ideal, punînd în valoare calitățile iahtului și învățînd totul într-o zi și o noapte de marș în condiții dure. Asta înseamnă a împinge înainte, nu aventurist ci rațional, limitele posibilităților noastre. Am notat în Jurnalul de bord, care conține un prim capitol de studiu asupra iahtingului de croazieră, mai bine zis un Curs de iahting, o sinteză a ceea ce am făcut cu comandantul Iancu Stoian și a ceea ce am găsit notabil în manualele de specialitate și în lecturi, un gînd al lui Nansen, bărbat pe care în adolescență l-am invidiat feroce, înconjurîndu-l de venerație. Nansen se întreabă : „*Ce mulțumire ne dau forțele noastre, dacă nu le putem întrebuința ?...“ Sau dacă nu știm să le întrebuințăm,* îmi zic... *Sau și mai rău, dacă ne este frică să le întrebuințăm...* Sau dacă sîntem prea leneși și prea comozi ca să o facem ? ! Sau prea lași... Iată ocazia, onorabile ! Ți-o dorești de la întoarcerea din Atlantic. Poftim ! Marea și vîntul îți stau la dispoziție. Încearcă !... Încerc, fii fără grijă, îi răspund tipului, care începe să-mi stea pe sistem. Nu pentru că îmi scoate la iveală conformismele, bătîndu-și joc de ele, vîrîndu-mi-le în ochi, exagerînd aproape cu ranchiună și sadism înfrîngerile mele interioare, clipele cînd am cedat ; ci pentru stupizenia lui de a anticipa reacții viitoare, reacții la situații imposibile, pentru pisălogeala lui didactic-moralizatoare, făcută nu din miezul circumstanței care mi-a generat riposta, deci nu din istoric ; ci din ideal. Dintr-un teritoriu al absolutului, un teritoriu hieratic, al moralei pure, deci inuman, deci inexistent. Deocamdată valurile se mențin la 2 metri, coasta bulgărească joasă la Șabla se ridică într-o faleză înaltă spre Caliacra, o faleză abruptă, pe care o străbătusem cu secundul cu mulți ani în urmă, întorcîndu-ne de la Istanbul, cînd călcasem cu piciorul tot Capul Caliacra și coborîsem spre mare, unde se află ruinele bazilicii. S-a întîmplat atunci să văd frumoasa noastră motonavă „Transilvania“ dublînd Capul, la cîteva cabluri de faleza

înaltă şi să-mi dau seama de adîncimea apei, de adăposturile pe care acest pinten uriaş de pămînt înfipt în mare le oferă fie faţă de vînturile de NE, fie faţă de cele din V. Notez pe hartă singurul loc de adăpost pentru ambarcaţiile mici, Muhu-Liman (la o adică îmi spun) şi recitesc indicaţiile de pe fişa de navigaţie, în vreme ce Aurel se străduieşte la eche. S-o luăm de la Şabla : la 1.5 cabluri. E. un recif pe care se formează berbeci, cînd marea este agitată. Văd berbecii şi-mi scuip în sîn. La 1 milă N. de cap, recif mai mic de-a lungul coastei. Sîntem la o distanţă de 3 Mm de coastă şi la Şabla se fac trageri serioase de artilerie, ceea ce este cu totul festiv. Subliniat în fişă : Coastă neprimitoare. Iată şi baia Muhu-Liman. Este marcată de un far. Oferă adăpost pentru vînturile de V.S.V. Se află la o distanţă de 1,4 Mm N. de Cap Caliacra. Lăţimea la intrare 1,5 cabluri. Lungimea 1 cablu. Adîncimile la intrare 4—6 m. Dar ! Atenţie mare la acest dar : la E. de intrare, la o jumătate de cablu de coastă există stînci submarine vizibile pe mare agitată. Dincolo de Cap Caliacra se găseşte un debarcader la Cavarna şi, desigur, marele port Varna. Cam astea ar fi adăposturile în caz de forţă majoră, cărora li se adaugă Balcicul. Cunosc Balcicul, fundul este mic şi nu l-aş alege ca loc de adăpost pe un vînt ca ăsta. Mă fixez deci pe varianta Cap Caliacra-Bosfor, adică o distanţă de 130 Mm pe care o străbatem comod în 26 de ore, estimînd viteza numai la 5 noduri ; dar, slavă Domnului, lochul indică 7 noduri. Drumul adevărat este de 165°. Drumul compas 161°, îmi spun „Bun cart înainte, băiatule", adică trei ore de somn zdravăn şi înainte de a preda cartul, Aurel măsoară viteza vîntului. Hm ! 12—13 m/s cu intensificări pînă la 15 m/s. Deci, tendinţă de creştere. Valurile sînt de-a dreptul spectaculoase. Au crescut, dincolo de 2 m vin verzui, acoperite cu spumă albă şi redutabilul Beaufort spune „Briză bună, valuri cu creste înspumate de la 1,80 la 2,40 m, forţa 7". Indicaţii. Navele mici, de pescuit, reduc velatura. Nefiind navă mică de pescuit, nu reducem velatura. Gradul mării 5. Ai noştri numesc situaţia : vînt tare. Las cartului drumul compas 161° şi trec la cuşetă cu Aurel. Asta înseamnă o adevărată scamatorie

pe vreme bună şi în port ; darmite pe forţa 7 ? Adică Aurel îşi reaşază bazooka şi diversele aparate ; apoi plin de ingenuitate îndeasă la căpătîiul comun ceea ce prisoseşte, făcîndu-l inaccesibil din punctul meu de vedere. Ţinîndu-ne de ce apucăm, flagelaţi de hainele mele agăţate pe cuier, el se descalţă, eu nu. El se resoarbe în rate, în gaura îngustă de sub puntea pupa ; eu îmi scot haina de ploaie, udată de stropii care au sărit în cockpit, mă întind pe cuşetă îmbrăcat, cu un picior jos şi amîndoi căutăm o poziţie amiabilă pentru cranii, astfel încît că evităm spargerea lor la o ambardee prea violentă. După găsirea unei poziţii general acceptabilă, ascultînd clănţănitul lochului, trecem la concertul de sforăituri pe două voci, concert care-i amuză pe cei de cart. Aurel zice „n-am putut să dorm nici zece minute", la care lui Răzvan îi sare cipiliga, încercînd să-i explice doctorului deprimat de starea lui de insomnie terifiantă că a sforăit ca un tractor, ca un batalion, ca o orgă dezacordată. De fapt nu adormisem cînd cei de cart strigă : „vapor de pasageri în prova tribord !" Trece foarte aproape *„Izmir"*, unul din cele două pasagere albe şi graţioase, văzute la Smirna-Izmir anul trecut, la pupa căruia flutură pavilionul cu semiluna. La 12.00 cînd preluăm cartul, vîntul s-a stabilizat la 15 m/s. Avem Capul Caliacra în prova-tribord, la circa 4 Mm şi vreau nu vreau, anunţ echipajului hotărîrea de a naviga direct la Bosfor. Cu cît ieşim de la adăpostul coastei, cu atît valurile sînt mai mari. Hotărîrea este primită în tăcere. Se întîmplă ca deferlanţi care se sparg la puntea prova sau pe roof, să curgă în şuvoaie pe la marginile tambuchiului şi să-l inunde pe Janot, care se acopere cu un sac de naylon. Spre ora 13.30 sîntem în larg, Cap Caliacra abia se mai vede ca o dungă roşietică pe orizont. Arborada ţiuie. S-a coborît focul şi s-a legat strîns ridicîndu-se focul de furtună, Răzvan cu Aurel făcînd acrobaţie la prova spălaţi de valuri şi, bucuros că am scăpat la larg, jubilez, cînd din cabină mi se spune că apa intră în trombe pe la tambuchiu, se aude clipocind în santină ; iarăşi s-au deplasat blestematele de borcane şi crătiţi şi ar fi mai bine... Aurel zice şi el că este mai

bine. Înțeleg pe loc ce înseamnă să te vezi în plină furtună pe 7 metri de scîndură, fie ea și de stejar, cînd marea bubuie și răzbubuie, cînd vîntul șuieră dement în sarturi și cînd șuvoaie de apă se preling în interior în urma fiecărui val care trece peste barcă. O clipă de neatenție, un val atacat mai brutal și masa de apă verzuie deferlează peste puntea prova, încalecă rapid cabina și se sparge peste noi, în cockpit. „*Hai-Hui 2*" ține marea dumnezeiește. Este o plăcere profundă să stai la eche. Simt cum mă inundă beția aceea lucidă, de maximă luciditate a acțiunii în condiții limită, cînd trăiești clipa cu frenezie, cînd tot ce este viu și pasional în tine iese din somnul celulelor, cînd rațiunea tactică și strategică se alimentează reciproc cu argumente, cînd echea vibrează, cînd etrava spintecă valul ca apoi să urce lin pe el și spinarea valului să treacă pe sub chilă și microuniversul tău plutitor să se cufunde adînc, încît din cockpit nu mai vezi decît crestele spumegînde și catargul : cînd ai senzația că totul se va închide deasupra ta, valuri și spumă și cer și în clipa următoare „*Hai-Hui 2*" să se ridice triumfătoare și ușoară pe creastă, de unde privirea regăsește orizontul larg, fierăstruit de valuri, spuma spulberată de vînt, văile largi și colcăitoare din borduri, cînd plutirea se transformă în nebunie și delir, cînd simți că trăiești clipa adînc, secătuitor, pînă la ultima consecință. A găsi acum adăpostul coastei nu este prea tîrziu și liniștea tuturor este deasupra oricărei ambiții, cu toate că, o mie de argumente îmi demonstrează că a căuta largul, este preferabil căutării uscatului unde pe lîngă furtună se întîlnesc zecile de pericole ale coastei : întinsuri, recife submarine, stînci izolate, nave de cabotaj ; ori pescărești. Aici, un singur inamic. Fiind în drumul vapoarelor, un vapor care să nu ne observe, sau pe care să-l observăm tîrziu. O regulă de aur a iahtingului spune : În caz de furtună, sau previziune de furtună, schimbă velele cu cele de furtună și, dacă nu poți intra în siguranță la un adăpost, ține cît mai la larg.

— Ți-e frică de coastă, zice tipul. Acolo trebuie să manevrezi, echipajul să fie șnur, e mult mai comod în

furtună, să te ducă vîntul la Bosfor. Şi dacă vîntul creşte la 20 ?... Ori la 25 ? Uită-te la nori !

— Mă uit.

— Ce zici de nimbo-straţii ăştia drăgălaşi ?

— Zic că se întăreşte vîntul.

— Şi ?

— Luăm terţarola la randă. În ultimă instanţă stăm la capă. Am două ancore de furtună.

— Tocmai bine să te taie în două un vapor.

— Căscăm ochii.

— Dacă valul îţi ia un coechipier ?

— Se leagă. Au centuri.

— Cu ce drept le oferi o noapte de groază ?

Aiurea. Ce noapte de groază ? ! Noaptea de groază o să fie la uscat. O ştie toată lumea. O ştie, dar ca şi în avion, vederea pămîntului linişteşte, în loc să înspăimînte. Efect contrar oricărei logici. Efect al unor habitudini milenare. Specia nu este făcută nici să zboare, nici să plutească. Cu toate că...

— Radu, zice Aurel. Poate că e mai bine să mergem la Varna. Vizităm oraşul, aranjăm, scoatem apa (asta se poate face şi aici, dar se pare că cineva aruncă în santină beţe de chibrit şi scobitori, care au înfundat pompa, forţată, mînerul s-a rupt aşa că rămîne găleata) aranjăm şi mîine...

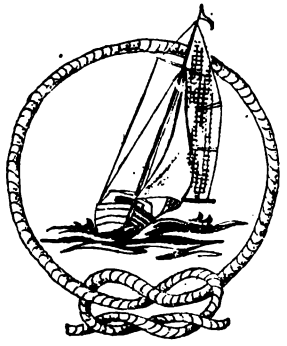
Iată o raţiune. Nimeni n-a protestat vehement. Poate că dacă o făcea, zgîndărea autoritatea skipperului şi nimic mai dur pe mare decît această autoritate totală şi fără drept de apel. Băieţii spun doar „e mai bine", desigur, pentru siguranţa navei şi a noastră nu este mai bine, decît dacă intrăm la Varna pe lumină, este ora 14.00 şi mai avem timp. Cap Caliacra-Varna — 37 Mm cu numai 5 noduri asta înseamnă un timp estimat de 7 ore, evident ne prinde noaptea, pentru că se mai adaugă încă cel puţin 7 mile care ne despart de Cap Caliacra... Aici raţiunea skipperului a cedat, nici măcar unei rugăminţi. Unei sugestii colective. Această cedare a atras mai spre seară altele, lucru de neîngăduit, oricare ar fi argumentele care ar pleda pentru nivelul echipajului, maturitatea lui etc.

etc. La bord există un singur statut. Cel marinăresc. Oricare altul este neavenit. Voiam să evit situația penibilă pe care-am trăit-o cîndva, conform căreia orice lucru bun la bord, orice manevră reușită, orice pericol depășit se datoresc skipperului : toate greșelile aparțin echipajului și îndeosebi musului. (Care este cu mine în cockpit și privește crestele venind la asalt înspumate și bolborosinde.) Evitînd situația, voiam ca efortul comun să fie aureolat și să defalc exact ceea ce se greșește din neștiință, de ceea ce se greșește din suficiență, aroganță, vanitate sau încăpățînare, pentru că, pe mare, greșelile costă infinit mai scump ca pe uscat. Dar sub nici un cuvînt nu se putea ajunge la situația în care dacă vîntul bate de la travers cu 8—10 m/s ; marea este fastuoasă, peștii sar singuri în cockpit și de acolo în tigaie, sirenele dau tîrcoale iahtului și din ceruri se aud glasuri de heruvim, meritele sînt ale echipajului ; iar în cazul că este hulă, calm plat, se produce o invazie de muște, oamenii sînt constipați, plouă, sirenele sînt duse la culcare prin vecini și cerul este mut, ori eventual sonor, auzindu-se tunete, vina este exclusiv a *skipperului.* Deci, cedînd unei sugestii nedigerată cu răbdare, dintr-un spirit duhovnicesc necunoscut, iată-mă spunîndu-i lui Aurel „gata pentru volta în vînt". Cartea și dascălii spun că pe valuri, ca să nu te vezi cu chila în sus, volta se amorsează cînd urci pe creasta valului și se execută coborînd pe pantă, astfel ca valul următor să nu te prindă de la travers, manevră pe care o executăm cu osîrdie și în deplină siguranță, venind ușor în vînt să luăm valurile sub un unghi mai mic. Procedeul tactic urma să mă conducă la vest de Cap Caliacra, de unde printr-o nouă voltă să punem prova paralel cu coasta și o a treia voltă să ne ducă la Varna ; dar asta însemna dintr-un foc dublarea lungimii drumului, deci plină noapte în Golful Varna, tăiat de vapoare. Spre stupefacția mea, nu pot veni spre 280°. Maximum pe care mi-l permite *„Hai-Hui 2"* este 310°, asta înseamnă cîteva mile la sud de Șabla, adică a pierde tot ce-am cîștigat pînă acum. Uitasem lecția servită la Constanța. *„Hai-Hui 2"* nu vrea și pace. Inu-

tilă orice manevră. În plus se rupe colțul de mură al focului de furtună, foc de împrumut care flutură bezmetic și pe care abia-l potolesc Răzvan și Aurel. Janot suportă stoic dușurile cu apă de Caliacra. Se adaugă deriva de vînt și curent așa că pe la orele 16.00 văd Șabla și în babord Cap Caliacra. Mă apucă toate furiile. O zi de navigație irosită. Sigur ! Nu sîntem la concurs ! Sigur, este prima noastră zi de navigație adevărată. Cea dintîi zi de după aclimatizare. De ce nu urcă atît cît scrie cartea ? Sînt eu atît de ageamiu încît îmi scapă ceva esențial în manevră ? Imposibil. Ce este altceva de făcut decît să strîngi vîntul pînă la limită, păstrînd o viteză convenabilă, fără să mărești deriva în neștire ? Nici marea nu este tocmai ce trebuie pentru o fițiială în volte, vîntul se întărește vizibil, atinge 17 m/s, valurile cresc și noaptea se apropie. Dacă nu reluăm navigația spre Bosfor, este absurd să ne canonim în volte spre Varna și singura salvare onorabilă, dacă nu vrem să ne întoarcem la Mangalia, lucru foarte ușor cu viteza pe care o avem, atunci să ne punem la adăpost în baia Muhu-Liman. La Mangalia nu mă întorc nici dacă mă spînzură la catarg. Demonstrația primei zile ajunge. Evident, ieșim la nord de Șabla. Nu se poate. Văd o așezare la sud de Șabla, care, prin binoclu, pare că are un cheu și pe hartă nu este indicată nici o interdicție de acostare. Ca să ajungem acolo sînt necesare încă două volte. Proiectul Varna cade de la sine. Singurul adăpost, sub faleza Capului Caliacra, sau acel Kamenbriag cu cheul lui salvator. Deci la muncă. Hotărîrea este mediocră, dar este singura pe care o oferă posibilitățile noastre de manevră în varianta : adăpost la coastă. Varianta era excelentă dacă noi am fi făcut navigație strict costieră. Atunci dublam coasta la 2 mile, vedeam Muhu-Liman, intram la adăpost pe lumină și Janot putea să-și pună la fiert oala minune. Voltă. Strîngem vîntul. Nimic mai descurajator pe furtună, decît încăpățînarea lui *„Hai-Hui 2"*. Există mereu tendința absurdă de a-ți impune voința, dincolo de condiția obiectivă a navei. Cred că secretul reușitei este de a exploata calită-

ţile şi a anula prin manevră defectele navei, dacă ele nu pot fi convertite în plusuri. Aici intervine vina singulară şi capitală a skipperului care, după constatarea incapacităţii iahtului de a urca convenabil în vînt, nu trebuia să plece la drum pînă lucrurile nu se remediau. Poate că şi cei care lucraseră iahtul ar fi trebuit să-şi prelungească responsabilităţile pînă după terminarea probelor. Pe valuri şi pe vîntul care atinge 20 m/s, adică gradul 9, adică furtună, adică marea de gradul 6, foarte montată, este mai greu să faci reproşuri. Toată lumea este în cockpit. Se vede faleza înaltă, cerul apasă greu deasupra ei şi abia la ora 17.05 vedem limpede Kamenbriag, Janot porneşte motorul şi cu randa şi motorul, taca-taca, ne apropiem cu 3 noduri, ceea ce nu este prea încurajator. La ora 18.10 mai avem 2 mile bune. Vîntul scăpat pe după coasta joasă ne face mizerie. Se întunecă. De la Kamenbriag izbucneşte o salvă de artilerie. Proiectilele se sparg în aer, la mare înălţime, deci se fac trageri aeriene şi unde se fac trageri nu are ce căuta un iaht, aşa că virăm de bord şi, stabilind Caliacra drept port de adăpost, dublăm faleza spre Cap Caliacra. Comit două greşeli simultane. Conform înţelegerii tacite închinate zeului motor, cedez echea proprietarului motorului, adică lui Janot. A doua, împotriva evidenţei, accept ideile celor mai gureşi, evident străine de realitate şi cunoaşterea mării. Prima greşeală este una cu urmări pozitive. Cunoscîndu-şi motorul şi plimbîndu-se cu barca lui automobil, Janot are antrenament şi, cum s-a coborît vela, pilotajul lui „*Hai-Hui 2*“ este pe mîini calme şi sigure. A doua greşeală însă este de neiertat, pentru că, nefiind la sindicat, sau la Ufedere, putea avea consecinţe grave. Pregătim farul din babord, deocamdată inutil şi proectorul de mînă cu baterie uscată a lui Janot, care, după el, ar avea proprietatea să bată la cîteva sute de metri. Coborîm spre sud la adăpostul coastei din ce în ce mai înalte şi abia punem 2 mile între noi şi Kamenbriag cînd se lasă întunericul şi cu el începe o...

...NOAPTE DE GROAZĂ !



La început este un întuneric vînăt, mai curînd un semiîntuneric, un fel de clar-obscur vineţiu care se întinde pe marea vînzolită de furtună. De fapt sînt două mări distincte. Marea ecranizată de faleza înaltă în care ne bălăcim noi, cu valuri moderate şi marea de dincolo, haotică, plină de spuma valurilor, deasupra căreia cade un cer roşu-vineţiu, cinic şi mizantrop. Departe spre vest, lumina zodiacală, ternă, cu nimic din frumuseţea ei translucidă. Între noi şi lumina aceea de deasupra bătrînului continent, unde oameni normali se duc la cinema, ori joacă pietre, ori citesc, ori bîrfesc, există un prim plan cu mare şi stînci. — Prova tribord. Stîncă submarină !... — Văzut ! — A doua stîncă. Seamănă cu un cîine ! — Văzut !... Planul acesta, aproximativ orizontal, este plin de amurg păstos, dens, bîntuit de sunete. Vîjîitul vîntului în sarturi. Chicotul lui obscen cînd se gîdilă frecînd catargul. Plescăitul sec al valurilor izbind coca. Scîrţîitul raiurilor. Desigur randa a fost înfăşurată pe ghiu şi în afară de faptul că stăm ciucure, totul pare normal la bord ; dacă neliniştea n-ar chiţăi, acolo sub morga fiecăruia. Apoi, planul al doilea. Faleza. La început distinctă, cu cratere adînci, cu văi şerpuite, ori cu canioane abrupte : efectul de horn, atenţie la efectul de horn al văilor, faleza din ce în ce mai obscură, pierzîndu-şi accidentele şi particularităţile şi o dată cu ele speranţa de a distinge Muhu-Liman. Dincolo de faleză numai cerul, cenuşiu, plin de vînt. În tot lungul acestei faleze harta indică stînci şi recife. Există un picior de deal abrupt şi răsucit ca o cochilie, pe care, dintr-odată, stupoare, se aprind constelaţiile unei localităţi. Harta nu indică nici o localitate, dar iată, ea există şi după risipa de lumini, după desenul

lor, după jăratecul unui focar de lumini roşii-portocalii, parcă scena unui teatru în aer liber, pare o staţiune estivală. Şi, zei ai zeilor, iată patru lampadare cu lumină galbenă, penetrantă, pentru a fi văzute pe ceaţă, aliniate aproape de nivelul mării, aşa cum se văd toate luminile din lume care balizează un cheu. — Un cheu, strig plin de ardoare. — Nu este nici un cheu, mi se răspunde şi rămîn stupefiat nu de faptul că se neagă evidenţa, dar de faptul că oameni care nu văzuseră niciodată de pe mare noaptea, cum arată un cheu, au atîta siguranţă în a formula concluzii fără replică şi că băieţii o fac cu nonşalanţă, ce importă, importă faptul că nu-i poftesc în cabină, nu pun mîna pe eche şi nu îndrept prova spre acel loc miraculos şi aici recunosc cu spaimă acel soi de mutilare interioară care mi se trage de la şedinţele profesionale, sau care ar trebui să fie profesionale, în care autori ai unor broşurele prizărite, pline de angoasa impotenţelor de toate genurile, reuniţi în cor, pun note literaturii, pun la colţ pe scriitori, pe unii îi trec chiar la penitenţă în genunchi, clamează numele libertăţii şi în contul acestui nume, cu glasuri duhnind a cîrciumă, se instalează în avanscenă, cer drepturi care depăşesc astronomic travaliul lor mizer şi, unde nu reuşesc cu ţipetele, reuşesc cu insulta ; desigur nu există nici un termen de comparaţie între ce se întîmplă acolo şi aici, dar există embrionul metodei şi există trauma ei, nu ciocnirea de vanităţi interesează, interesează climatul care le generează şi faptul în sine depăşit la bord se translează însă în carnetul de fişe, ca un punct de vedere, ca un reper social. Apoi se aprinde farul Caliacra, aşa cum este scris pe hartă, cu baza la 67,6 m înălţime deasupra mării, cu vîrful la 77,3 m şi, de la el spre noi, un al doilea far, fără sclipiri, cam la distanţa la care ar trebui să fie Muhu-Liman. Deocamdată tac şi observ. Am învăţat lecţia. Este sau nu este far ? În mod sigur, după înălţimea faţă de sol şi intensitate este un far. Rămîne de văzut dacă indică sau nu Muhu-Liman. Nimic mai dramatic pe furtună decît un far cu sclipiri, aşezat pe un promontoriu înalt, la picioarele căruia se sparg valurile de stîncile risipite în apă. Este una să vezi un far din larg, chiar pe furtună şi este alta să-l vezi de aproape, dominînd mare şi cer, scoţînd din întuneric în timpul

sclipirilor abruptul falezei, stîncile de la picioarele lui, volbura valurilor, ca în intervalul de întuneric totul să cadă în haosul primordial. Noaptea se concentrează în cele 0,7 secunde de sclipire și în cele 4,3 secunde de întuneric... Ne apropiem. Ochii mari. Este clar că după Cap, va fi iadul. Se aude vîjîitul vîntului. Vedem stîncile masive, negre, înconjurate de gulerul alb al spumei și al valurilor.

— Stîncă, prova tribord !

— Văd perfect, spune Janot.

Farul cocoțat în cer începe să se rotească ușor în tribord. Între copastie și piciorul falezei, apă și stînci. Întuneric. Pîrtia de lumină a farului măturînd cer și mare. Arborada trecută prin raza luminoasă intră în fantastic. Întuneric orb. Raza luminoasă. Farul într-o lumină ireală. Întuneric. Și iadul. Iadul izbindu-ne în prova, iadul prăbușindu-se din cer chiuind, ieșind bolborosind din valuri, gata să ne înghită cu țîfne cu tot. Văd luminile de la Bolgarevo și Cavarna ; dar nu-mi spun nimic. Vîntul mătură coasta din plin. Imposibil de înaintat cu motorul, prea slab pentru asemenea furtună. Rulăm puternic. Trebuie să ne adăpostim după Cap Caliacra. Cu riscul unui rondou de 360° pe asemenea valuri. Fără vele, *„Hai-Hui 2“* nu înseamnă nimic. Janot execută rondoul magistral. Împinși de vînt și val, în cîteva minute sîntem la adăpostul Capului. Trecerea este atît de bruscă, încît secătuiește. Cîteva păcănituri. Liniște. Motorul face grevă. Este singurul lucru care ne mai lipsea. Consult tehnic între cei doi specialiști, Răzvan și Janot. Pînă la urmă se constată că s-a golit rezervorul. Se pompează benzină în rezervor. *„Hai-Hui 2“*, în derivă, este împinsă spre larg. Trasul la sfoară cu gingășiile lexicale de rigoare, cînd motorul se încăpățînează să nu pornească. Duhoare de benzină. Uraaa ! A luat-o ! Dublăm coasta de aproape. O pipăim cu vîrful fascicolelor luminoase ale bateriilor întrunite. Nimic. Vînt și atît. Nu vedem nici un Muhu-Liman, doar constelația aceea de lumini estivale. Mă obsedează al doilea far. Imaginez un calcul al distanței dintre cele două faruri, după vechea metodă din aviație și parcă ar fi o milă marină. Zic : — Este farul de la

Muhu-Liman. Torent de proteste din partea lui Răzvan şi a lui Janot. — Un automobil, zice Janot. — O casă, zice Răzvan ! Cunosc chestia, am trăit-o şi la *„Mircea“* ; dar nu după 20 de ore de navigaţie ; după patru luni de hîţîială pe mările cîte vor fi fost şi de-a latul Oceanului ; aceia erau marinari, îmi zic, şi cum nici privirea de Argus cu care se laudă Janot nu are calităţile razelor infraroşii, vedem o lumină singuratică spre piciorul falezei, înainte de constelaţia estivală şi hotărîm să aruncăm ancora acolo, la o distanţă onorabilă faţă de coastă, să ne uscăm şi, dacă se poate, să dormim. Deci, Răzvan şi Aurel pregătesc ancorele pentru fundarisit. Se ştie că pentru a asigura efectul ancorei, se dă la apă o lungine de lanţ de trei ori mai mare decît adîncimea apei. Raţiune matematică, scrisă în cărţi. Spre a nu zgîria susceptibilităţi efervescente, comunic ideea în termeni dulci.

— O prostie, mi se răspunde de la prova.

— Stop motorul ! Funda ancora !... O, skipperi prezenţi şi viitori ! Rămîneţi la bară implacabili ca destinul. Consideraţi dialogul la bord numai ca divertisment. Controlaţi totul, începînd cu voi înşivă şi cu adîncimea apei, chiar dacă cel care are rol în acest sens este gata să-şi dea duhul de frig, indiferent că dîrdîie, că este murat pînă la piele, că are zece copii, lumbago şi la uscat este inspectorul şef al tuturor supradirecţiilor întrunite. Nu avem sondă acustică la bord şi mi se pare monstruos să oblig pe cineva să caute sonda marcată de Pluto, să sondeze şi să dea la apă acea blestemată triplă lungime. După teoria care spune (logic) că natura coastei determină natura fundului, zic nisip şi mîl şi eventual piatră. Zic, dar nu mă duc la prova şi rău fac. Rău fac că nu institui carturi, cu toate că picăm de oboseală, sîntem uzi şi sleiţi. Gîndesc că vîntul, fiind constant de la uscat, este imposibil să gireze de 180° pînă de dimineaţă, astfel încît o smulgere de la ancoră să ne arunce pe uscat. În cel mai bun caz, o smulgere ne scoate în larg şi cum îmi promit să veghez, nu se va întîmpla decît un mic tărăboi pînă ridicăm velele, sau pornim motorul. Pentru siguranţă s-a fundarisit şi ancora Amiralitate, tot la prova. În cabină talcioc şi înghesuială. Firesc. Nu se ştie ce mîncăm ; dar coniacul este excelent, urletul vîntului atinge diapazon înalt şi

„*Hai-Hui 2*“ face tot ce poate să se smulgă din hăţurile prea scurte, care-o vîră cu prova în val, care evident ar trebui să scoată skipperul filotim pe punte şi să-l oblige a fila parîmele ; dar skipperul este absent pentru că încă nu are reflexele necesare şi bravele lui constatări sînt doar constatări, ca şi cînd lipsa de experienţă i-ar fi amputat gestul. Iată unde duce grămada de introspecţii a pescarilor abisali. La anularea gestului. Ce dracului ! Doar iubesc şi practic literatura epică. Văd de la locul meu de pe cuşetă defilarea acelor lumini vesele şi multicolore, cînd într-un bord, cînd în altul. Am făcut destule prostii astăzi ca s-o mai fac şi pe cea mai gogonată. Adică să adorm. Ştiu că sîntem la limită. Ştiu că un curent pe care nu l-am identificat, ar putea să ne arunce pe stînci. Este aproape monstruoasă situaţia noastră incertă şi oscilatorie pe această mare hăcuită de furtună. vis-à-vis de opulenţa luminilor de la coastă, de confortul localităţii ascunsă în valea aceea cochiliformă, ca şi în raport de măreţia mohorîtă a farului Caliacra. Cînd ţi-o faci cu mîna ta, rabzi şi, în cazul de faţă, nu dormi. În plus ai cheltuit o groază de bani, de ani, de vise, ca să ajungi aici şi nu ştiu de ce naiba nu săr peste bord, să mă întorc la Tomis înot, să fac hagialîc la Grădiştea, cu riscul de a-mi pune cenuşă în cap şi a sta măcar o zi pe o saltea din piroane în chip de fachir pocăit. În plus sacul de dormit este umed, al lui Janot ud, echipamentul este şi el ud, apoi începe concertul de sforăituri care dublează tot ce geme, scîrţîie, freacă şi bate pe iaht, ca pe o epavă al cărei echipaj zace tăiat la beregată de piraţi. Dacă se adaugă urletul vîntului prin crevasele falezei ; dar mai ales clăbucitul apei din santină trecînd dintr-un bord în altul şi duruitul cutiilor de conserve rostogolite în sensul ruliului, universul sonor al nopţii depăşeşte limitele terifiantului, deschizînd luminos apetitul pentru iahtingul de croazieră. Se întîmplă că după un timp incert de veghe, cînd stau în capul oaselor pe cuşetă şi urmăresc rotirea luminilor de la coastă şi cînd apreciez după far Caliacra şi lumina singulară pe care mi-am luat-o drept reper că n-am derapat şi că sîntem în acelaşi loc, să cad într-un somn vîscos, abrupt, populat de scene incredibil de vii, un somn ca o scufundare verticală într-un abis populat

cu fantasme, în care trăiesc o stare ciudată de vertij și tot atît de brusc să fiu catapultat prin plasma ceţoasă a abisului, pe cuşeta mea şi atunci să mă ridic ca un resort şi să urmăresc rotirea luminilor dintr-un bord în altul, ca imediat să recad în starea de semiinconştienţă, lacom de somn, crispat, într-o luptă amorfă dintre veghe şi abandon, totul prelungind noaptea dincolo de suportabil. Nu se ştie cînd, ceva rece mi-a raclat sternul. Nu în urechea interioară am auzit lucrarea crîncenă a ancorelor frecînd bolovanii de pe fund, ci exact pe stern. O forţă necunoscută vrea să împlînte prova în apă. Iahtul cabrează, aud hîrşîitul ancorelor, smuciturile parîmelor se transmit corpului navei, un craac puternic, apoi un balans lin şi senzaţia desprinderii. A plutirii. Dacă s-au rupt parîmele ancorelor ne-am ars, îmi zic şi într-o clipă sînt pe punte. Vîntul ne împinge spre larg. Slavă Domnului ! Ne împinge puţintel prea repede, constelaţia de becuri roşii rămîne în pupa tribord, conturele coastei sînt lăptoase, prevestind zorii. — Alarmă, strig perforînd sforăiturile şi somnul. — Ne-a smuls de la ancoră, completez ! Ieşiţi la manevră... În cabină foială, hîrşîituri şi nimeni pe punte.

— Ce faceţi ? întreb. (Începem să dansăm, ieşiţi de sub ecranul protector al coastei.)

— Ne încălţăm să nu răcim !

— Veţi fi nişte înecaţi frumos încălţaţi, zic.

După cum rulăm, blînd şi egal, îmi dau seama că ancorele sînt la locul lor. Au avut prea puţină parîmă. Cu Răzvan trec să molăm parîmele şi să urcăm ancorele la bord. Nu este nici un pericol. Vîntul ne scoate la larg. Aurel şi cu Janot se ostenesc să pornească motorul.

— Ora, întreb.

— 03.40, răspunde Janot, care are un ceas remarcabil.

Motorul păcăne. Se opreşte. Tuşeşte. Ca orice motor din lume, plin de bunăvoinţă. Dansăm. Am ieşit de sub protecţia Capului. Dacă nu porneşte, ridicăm velele. Dar porneşte. Iar se opreşte. Se luminează vag de ziuă. În sfîrşit. A pornit. Sînt la prova şi văd. Muhu-Liman. Muhu-Liman, portul de aur visat. Şi, deasupra băii, exact pe malul stîng al rîpii care o prelungeşte în uscat, înalt,

spoit alb, cu oglinzile de rigoare... farul. Nu am delicateţea să tac.

— Farul, zic... Automobilul.

Muhu-Liman. Stînci în stînga. Stînci în dreapta. Un minigolfuleţ, o plajă dulce, o rîpă înaltă şi sălbatică prin care urlă vîntul, o căsuţă sub faleză (îmi aduc aminte de povestea tragică a Capului Maleas, cu navigatorul grec care şi-a pierdut acolo soţia şi echipajul şi care, durîndu-şi o sihăstrie, aprindea focul în fiece noapte spre a semnala corăbiilor acel cap primejdios, dar atunci eram la „*Mircea*" şi în prova se deschideau largi orizonturile Mediteranei), o potecă, o lotcă, doi pescari care scutură un talian şi, mai în fund, ceva care odată a fost o cherhana. Pescarii sînt simpatici, unul vorbeşte româneşte şi diavolul mă pune să-l întreb ce reprezintă luminile acelea roşii şi galbene din golful pe care-l face faleza Capului Caliacra, cu coasta.

— *Club Méditerranée,* mi se răspunde şi simt că-mi vine să pun mîna pe retevei, dar Janot şi Răzvan declară ritos că ei se vor ocupa de rearanjarea interiorului, aşa că, plini de entuziasm, trecem la treabă. Adică ancorăm aruncînd ancora în apa clară, întindem o saulă în chip de mandar de jur împrejurul sarturilor şi straiurilor şi pe acest mandar se pun la uscat sacii de dormit pe care-i stoarcem zdravăn, după care trecem la explorarea santinei şi a depozitului de sub cuşete. Vai nouă. Apa intrată pe sub capacul tambuchiului nu numai că a deslipit etichetele borcanelor şi borcănaşelor umplînd santina cu hîrtie, dar cîteva borcane din sticlă conţinînd roşii umplute s-au spart şi fleaşca aceea oribilă a mînjit totul, pînă şi schimburile lui Răzvan şi Aurel, aşezate sub cuşete. În plus o cămaşă superbă, crem de la pachet, a doctorului fiind pusă alături de una roşie... Jale. Tot ce am pus sub cuşete este mînjit cu roşii şi îmbibat cu apă de mare. Dar de fapt sîntem vineri în 30 iunie şi luna asta, care ne-a batjocorit destul, este pe cale să sucombe. Aşa că deschidem un capitol nou al vieţii noastre de navigatori încercaţi, care se numeşte :

Se constată două lucruri. Că nu este bine să umpli santina cu borcane, sau cutii de conserve, pentru simplul motiv că acolo se află locul unde se strînge apa pe care o face un iaht din lemn. Acest prim punct se ramifică în două subpuncte : întîi, toată masa de conserve rulează o dată cu iahtul, accentuînd ruliul, volumul de apă dislocuit crește nivelul acesteia din santină și doi, hîrtia desprinsă de pe cutii înfundă pompa de santină. Al doilea lucru constatat este că umorul de la uscat nu are nici o tangență cu umorul iahtingului de croazieră și acest punct cu două subpuncte : cu toate că în profesia lui, Aurel este obligat să facă zilnic tot felul de noduri pe catgutul cu care-și coase pacienții, sau tocmai datorită acestei obișnuințe, a executat un asemenea nod la pavilionul care se onorează, adică cel bulgăresc ridicat la crucetă, încît pavilionul a rămas înțepenit acolo, refuzînd să coboare. O problemă. Cum dracului să te cațeri acolo ? Al doilea subpunct, fiind de rînd la veselă, cu cel mai firesc gest din lume, doctorul scapă peste bord lighenașul din plastic agonisit pe Smîrdan cu Stela și lighenașul liberat de corvoadă plutește vesel în derivă, dus la larg de vînt și de curent, înainte să gîndim că legea ne-a obligat să avem la bord o coșcogea cangea. Deci, avem treabă după ce facem mutre lungi privind lighenașul chiulangiu pierind la orizont. Sacii de dormit fluturați de vînt sînt pe cale să se zbicească. Vreme ternă. Efectul de horn al canionului este teribil. Masele de aer înghesuite între pereții înalți scapă la larg detunînd. Cu toate că sîntem în gura hornului, tăiați de vînt, după ce-am trăit azi noapte, locul este o gură de rai. Cei doi pescari invitați la bord examinează iahtul, bem împreună o vodcă și ei ne dau o sacoșă cu stavrizi, pe care Janot

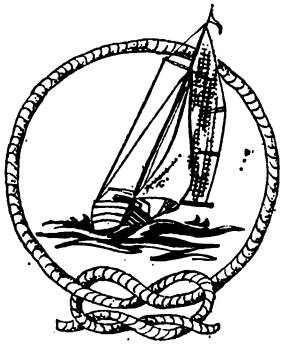
făgăduieşte să-i gătească imperial. Răzvan are tehnica în buricul degetelor, aşa că îşi bricolează un sistem de a ţine cuşeta ridicată pentru a se aerisi. Apoi urcă pe umerii lui Janot care se ţine de catarg şi încearcă să agaţe pavilionul rebel cu cangea. Travaliu inutil. Nici prelungită cu tangonul cangea nu ajunge la crucetă. Neavînd linişte cît timp se găteşte, inginerul confecţionează o scară de pisică din parîmă de naylon şi cozi de mătură retezate în chip de trepte, pentru viitoarele băi în mare. Începem să ne vedem fiecare de-ale lui. Cum este hotărît să facem o escală la Varna, îmi calculez elementele de navigaţie. Mîine traversăm golful Varna de la Cap Caliacra la Varna, adică 37 mile marine, punem răul înainte, adică viteza medie de 3 noduri = timp estimat, în cifră rotundă 14 ore, pentru că trebuie mai întîi să ajungem la Cap Caliacra. Refugiu : Balcic, rada Batova. 14 ore de navigaţie, absolut înălţător. Ca să ajungem ziua, pe lumină, trebuie să plecăm cel tîrziu la orele 04.00. Interiorul a devenit civilizat. Răzvan şi Janot se laudă că pun mîna cu ochii închişi pe conserva 13 bis, pe caşcavalul 2 A şi aşa mai departe. În frenezia lui gastronomică, Janot a amarat între sarturile din tribord un cinstit jambon de porc şi un sac de cîrnaţi. Orice protest a fost inutil. Orice argument[1] legat de apa de mare şi soare a fost combătut vehement. Apa de mare nu poate decît să săreze produsele amintite. Soarele nu le poate decît usca, tocmai de ceea ce ambele produse au nevoie. Totuşi, ca un hatîr făcut skipperului, totul se înveleşte într-o plasă, peste care se leagă un sac din naylon. În bordul opus este legată barca lui Aurel. Bravul meu prieten are o mină dezolată privindu-şi superba cămaşă boită indecent, cămăşile la patru colţuri murate, totul fîlfîind de jur împrejurul iahtului, care arată ca un talcioc plutitor, dar sîntem într-o sihăstrie absolută, prietenii noştri pescarii au plecat să ducă stavrizii prinşi la restaurantul de la Cap Caliacra, pe care l-am văzut cu secundul, peştii sfîrîie în tigaie şi cu oarecare bunăvoinţă încăpem, dacă respectăm strict regulile de circulaţie la bord. Aici, ca în toate cărţile de acest gen, trebuie să facem punctul. Să vedem cum stăm real cu toate ale vieţii noastre de lupi de mare în deve-

nire. Primul lucru de trimis în infern este lipsa celui mai banal obiect al cotidianului. Closetul. Teoretic el există sub forma unei găletuşe albastre, modeste, care, înainte de a servi acestui scop onorabil, a servit amestecului necesar fibrei de sticlă cu care s-a confecţionat puţul ancorei. De la această întrebuinţare mai mult decît cinstită, a rămas cu un strat de smalţ incolor şi absolut inodor, strat care lui Răzvan îi produce repulsie şi o stare preinfracţională. Îl suspectez că vrea să arunce găletuşa în mare. Drept pentru care o leg cu capătul unei saule de toartă şi cu celălalt capăt la un strai. Obiectul există. Necesitatea există împătrit. Modul de funcţionare este însă controversat acerb. Eu zic, în staţionare, la cabină, cu restul echipajului afară. În marş, găletuşa şi urgentatul la puntea prova. Lenevia lui Iacob şi culanţa mea, iată, nasc probleme sanitare. Pe mare rea, chestiunea se conplică la infinit şi acrobaţia cu posteriorul deasupra valurilor, agăţat de balconul prova l-a blestemat pe Iacob pentru tot restul zilelor lui. Ştiam că islamicii spre deosebire de creştini folosesc apa, nu hîrtia higenică. O facem şi noi, cu apă de mare care, se spune, împiedică formarea hemoroizilor. Iată avantajele nete ale modului nostru de viaţă la bord, care scutesc pe toată lumea de a descoperi un vraci pentru acest gen de maladii compromiţătoare.

Vesela se spală într-o găleată mare, galbenă, aşa că orice confuzie se anulează aprioric. Noi nu ne mai spălăm, pentru că recipientul a fost dat pe gîrlă tocmai de reprezentantul sănătăţii la bord. Cu bucătăria stăm bine. Janot se arată îndatoritor şi plin de zel, cu toate că în general are un aer burzuluit şi uşor ofensat. Are dreptul, îmi zic. Fiecare cu aerul lui. Avînd cel mai comod loc de pe barcă, unde nu-l deranjează nimeni, asta pe timp frumos, are în acelaşi timp cel mai nenorocit loc pe vreme proastă. O parte substanţială din Marea Neagră îi curge în cap. Răzvan hotărăşte să anuleze chestiunea, închizînd capacul peste un sac de naylon. Ne descoperim talente necunoscute. Începem să ne obişnuim unii cu alţii. Îmi spun că, în asemenea situaţii, pentru a coabita, este necesar să treci peste defecte şi ticuri, scoţîndu-ţi în evi-

denţă calităţile coechipierilor. Altfel se ratează totul. Se ajunge la intoleranţă şi la ora 16.00 constat că barometrul indică 760, deci creşte, lochul a înregistrat 141 Mm şi temperatura este de +22°. Velistul care vine de la Constanţa, Mangalia, Şabla, Cap Caliacra trebuie să ştie că la aproximativ jumătatea distanţei dintre Kamenbriag şi Cap Caliacra se află un punct al marelui club de iahting „Méditerranée" cu cheu şi facilităţi ; iar dacă îl ratează, atunci găseşte baia Muhu-Liman, la care se orientează faţă de farul fără sclipiri, cu lumină albă, pe care să-l ţină mereu în prova babord, cînd vine perpendicular pe coastă şi numai aşa trebuie venit aici. Că în general coasta de la Constanţa la Cap Caliacra este neospitalieră şi să creadă cu fermitate în indicaţiile care consemnează tăria şi parşivenia vîntului de vest. Dacă aş mai repeta drumul, gîndesc umplînd foaia *Jurnalului de bord,* atunci aş pleca cu iahtul perfect pregătit, cu nimic făcut de ultimă oră şi de mîntuială, aş folosi acest vînt de la travers, aş dubla coasta pînă la Cap Caliacra şi de aici aş lua largul punînd prova pe Bosfor. Dar ce te faci cu Muhu-Liman în cazul ăsta ? Cu vîntul care l-a înspăimîntat pe Ovidiu ? Cum ai nota în *Jurnal :* „Ora 17.55. Stăm de vorbă în careu. Simt că ne desprindem de la ancoră şi derivăm în larg. Alarmă !... Janot îşi porneşte motorul, revenim mai la nord de gura văii, la adăpostul cabanei şi al falezei, filînd 20 de metri de parîmă, pentru 4 m adîncime." Apoi vine noaptea. Apoi se aprinde farul, chiar în babord, luăm puncte de reper exacte şi, marinăreşte, intrăm în carturi de noapte. Fac ultimul cart dinspre zori, pentru a putea pregăti iahtul de plecare. Vîntul urlă nebuneşte, un urlet hîcîit, în reprize, cînd ţiuit, cînd văicărit, dar cartul este la post şi, dormind ca la bord, observ aproape din oră în oră lumina farului de la Muhu-Liman exact în hubloul unde trebuie să fie. Cînd intru de cart, se presimte lumina, undeva dincolo de dunga orizontului, în cerul lăptos şi puntea se acoperă cu o rouă densă, în vreme ce pescăruşii care cuibăresc în faleza abruptă îşi încep concertul gutural de dimineaţă.

ÎN GOLFUL VARNA



Sîmbătă 1 iulie ora 04.45. Barometrul 763. Deci, creşte. Deci, previziune de timp frumos. Pregătim iahtul pentru marş. Sîntem gata de ridicat ancora la ora 06.00. Vîntul suflă în rafale de pînă la 12 m/s. Moderat îmi spun. Îmi adjudec cartul cu Aurel în cockpit, după ce am revăzut calculele de navigaţie. Este prima noastră etapă de navigaţie la compas, fără repere la coastă. Ridicăm ancorele şi velele. Cerul este pîclos. Vîntul scăpat prin horn ne ajută să manevrăm spectaculos. Cei doi pescari veniţi să scuture talienele ne spun că azi noapte a fost o petrecere în cabana lor, au mai tras cu rachetele din amuzament, noi văzusem şi auzisem totul, dar nu ne explicasem efervescenţa de la uscat. Semne de rămas bun, lochul demarează şi poc ! Se rupe singură legătura pavilionului bulgar de la crucetă. Luat de vînt, pavilionul cade în mare. Manevră de „om la apă", adică volta sub vînt, în vînt avînd coasta şi stîncile, recuperăm pavilionul şi dublăm coasta înaltă, roşietică, abruptă şi aridă, avînd pe loch 6 noduri. La 06.26 sîntem la traversul Capului Caliacra. Văzut ziua, şi pe vreme aproape acceptabilă, peisajul are mai puţină măreţie decît noaptea pe furtună, în schimb este un excelent reper de navigaţie. Cînd dublăm Cap Caliacra şi luăm la compas 240 °, vîntul şi valul încep să ne lucreze puternic. *„Hai-Hui 2"* îşi demonstrează calităţile. Avînd vîntul din tribord cu un cart dinaintea traversului, în general cu 12 m/s, murele în babord şi bandată cu 10°, *„Hai-Hui 2"* ia uşor 8 noduri. Din nou pilotajul devine o plăcere. Din nou valuri atinse cu etrava deferlează rapid peste cabină şi se sparg în cockpit, din nou vîntul şuieră în arboradă, din nou se aude bulbucitul apei sub chilă şi velele portocalii, decupate din cerul pîclos deasupra spumei albe a valurilor, pun o pată de culoare în peisajul cu

mare şi cer, în timp ce Cap Caliacra, coasta cu Bolgarevo şi Cavarna se estompează în lumina difuză, plină de pulberea de apă cu care a îmbibat-o furtuna de azi noapte. Aurel stă în babord, rezemat de cabină. Răzvan şi Janot dorm, sau încearcă să doarmă şi sacul de naylon prins sub chepengul bocaportului obturează oarecum mai convenabil acest loc de acces al Mării Negre în cabină, aşa că nu se mai aud sibilinele imprecaţiuni ale maestrului.

Ce l-a îndemnat pe Aurel să-şi lase bisturiul, copiii, femeia, grădina cu piersici din satul natal, să vină aici ca să-l bubuie valurile în spinare, să se arunce în necunoscut, alături de nişte străini, avînd un singur reper la bord, o prietenie veche, de 15 ani nehrănită cu prezenţa, mai mult o prietenie sentimentală şi de bibliotecă decît una activă ?

„În noaptea aceea la Caliacra nu am avut timp să mă autoanalizez şi nici măcar să-mi fie teamă. Eram crunt de obosit. Petrecusem toată după-amiaza cu tine în cockpit, primisem în faţă şi pe genunchi zeci de deferlanţi, eram ud pînă la piele şi Capul Caliacra părea că nu se mai iveşte. Seara cînd am atins partea sudică a Capului, voi aţi pus în funcţie motorul ca să ne întoarcem la adăpost, alte cîteva ore irosite pe care eu le-am petrecut încercînd să mă usuc şi să mă odihnesc în cuşetă şi, ridicîndu-mă din cînd în cînd, vedeam defilînd prin faţa hubloului luminile coastei, foarte aproape. Am revenit pe punte la intrarea în Muhu-Liman, care a durat şi ea destul de mult. Părea foarte aproape, dar parcă nu mai ajungeam. Aţipisem cînd am simţit ciocanele de apă zguduind barca. Nu le-am luat în seamă. Apoi cînd ai strigat că sîntem în derivă, am sărit să mă îmbrac. Trăsesem pe picior un ciorap şi eram în pijama cînd m-ai chemat la ancoră şi am ajuns acolo cu numai un ciorap pe un picior. Am ţinut amîndoi ancora de cablu destul de mult timp, cît a durat manevra de întoarcere cu motorul. Îţi spun sincer, nu am tremurat decît de frig, n-am avut timp să-mi fie foarte frică deoarece aveam o treabă, trebuia să ţin în mîini ancora ! Muhu-Liman e un loc de vis, căruia, bineînţeles, ai să-i dedici un capitol. A fost o zi minunată ca cea din Sivriada. Am spălat

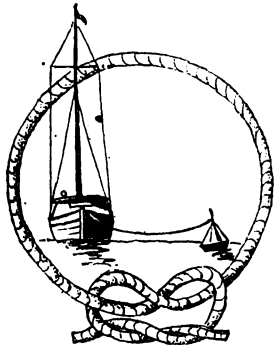
vasele, rufele, am mîncat stavrizi şi am făcut totul cu plăcere. Am făcut de cart de la 9 la 12 noaptea şi păcat de episodul cu chefliii aceia care m-au cam pus pe gînduri asupra intenţiilor lor... Nu am file de jurnal utilizabile. Am notat unele lucruri foarte lapidar, bazîndu-mă pe memorie... Aş face capitole scurte, cuprinzînd cîte o întîmplare semnificativă, poate fi şi calmul plat exasperant care ne-a ţinut la Cap Eminé, fiecare capitol fiind intitulat. E tare frumos aşa, ca o povestire clasică — titlurile pot fi foarte lungi uneori, sau lapidare, după caz, rezumînd cuprinsul sau eventual vreo afirmaţie a cîte unui membru al echipajului. N-ai uitat cum răspundea M. cînd îl întrebai cîte e ceasul ? Era tare mîndru de «Atlanticul» lui, îşi punea ochelarii, îl privea cu atenţie şi răspundea hotărît : «şi şapte minute» ! Urma inevitabil întrebarea suplimentară : «cît şi şapte minute ?» «Cinci şi şapte minute»... Cred că o făcea intenţionat, afurisitul ! În nici un caz nu cred că ar trebui să te axezi pe forma de jurnal de bord care e plictisitoare şi banală, şi oricum fără duritäţi şi puneri la punct «postfestum !»..."

Dintr-o scrisoare tîrzie a doctorului Aurel Martin referitoare la întrebarea mea, cum vede o carte a călătoriei noastre. Stăm în cockpit amîndoi, marea este de gradul 5 spre 6 şi ne bucurăm intens de navigaţia cu vele în golful Varna. Apoi apar vapoare sovietice încărcate cu mărfuri, avînd acelaşi drum. Apoi se desprind din neant conturele coastei muntoase dintre Balcic şi Cap Nesebîr. Apoi distingem pădurile şi localităţile turistice în tribord, siluetele blocurilor, casele agăţate în poalele muntelui. Vedem în prova rada şi portul Varna, Capul Galata cu farul şi pata albă a unei clădiri, velele albe ale unor ambarcaţii de sport, vapoarele care fac manevra de a se angaja pe pasa de intrare în port. Navigăm în condiţii dure, dar examenul a fost luat cu foarte bine cu două zile înainte. Din port iese un *hetch* care face o manevră largă în prova noastră şi într-un fel ne arată cum se intră în acvatoriu. Echipajul este pe punte. De la uscat vîntul aduce arome răscolitoare de tei înflorit. După mirosul sărat, după cel frust de alge şi iod, aroma ne îmblînzeşte. Miroase ca-n verile adoles-

centei. Se vede orașul care a cucerit faleza cu linia blocurilor, se văd brațele elevatoarelor, coșurile și castelele navelor, plaja. La 12.13 se dă la posturile de manevră. Se lasă velele. Se pornește motorul, cu Janot la motor și eche. Pînă dublăm farul de la capătul digului, velele sînt strînse, legate de ghiu și strai, se pregătește cangea și se fixează baloanele de acostare. Brusc, ne lovim de aspectul multiform al portului Varna. Adică se vede în babord un plan larg de apă care conduce într-o lagună interioară, în tribord vapoare la încărcat, un cheu la care sînt vase militare cu marele pavoaz ridicat, echipe folclorice și una de filmare, nave de pasageri, bravul *„Neptun"* și imediat în spatele digului, un mol al *„Iacht Clubului Varna"*, cu veliere, bărci-automobil și lume care ne așteaptă. Janot spune „văzut", virează și se uită foarte atent prin babord, ca să păstreze distanța față de navele militare. Eu mă uit prin tribord, ne apropiem primejdios de cheul din tribord. Janot, impenetrabil la sugestie, zice „văd perfect" și dintr-o dată „bumm", lovitură puternică în lest, motorul se oprește și noi după ce scăpăm de a fi aruncați peste bord în ilaritatea generală, ne regăsim echilibrul și cu el un fel de morgă iritată și țîfnoasă. Am izbit o stîncă aflată sub apă. Motorul nu pornește. De la cheul iaht-clubului vine în viteză o barcă-automobil. Conducătorul ei ne cere o parîmă pentru remorcaj. Răzvan reușește să-i arunce o parîmă. Cînd să pornească, bravul nostru salvator constată că i s-au blocat comenzile timonei în babord, așa că barca automobil descrie cercuri concentrice în fața cheului și noi odată cu ea. Cere aprobarea să ne acosteze la cheul cu festivitatea. Nu o primește. Dar iată că ne vine în ajutor o șalupă, care ne remorchează la cheu. De-abia de aici încolo încep adevăratele necazuri. Băieții sînt amorsați, dulcea gîlceavă și gureșia latină intră în interferență cu îndemnurile sportivilor bulgări, cu chiu, cu vai acostăm cu pupa la cheu între două iahturi bulgărești, interpelați românește de un bătrîn voinic și simpatic. Uf ! Ne legăm cu prova la geamandură. Dăm două legături la pupa. Se prezintă Penko Gekov-manager-ul „Iaht Clubului Varna", cel care ne venise în ajutor. Trebuie să așteptăm vama și grănicerii. Nu mai mult de cinci minute. S-a și telefonat. În mai puțin de cinci

minute grănicerii și vameșul sînt la bord. Perfect curtenitori, operativi, ne întocmesc lista de echipaj, sînt amabili, așa cum i-am cunoscut de cîte ori am intrat în Bulgaria și totul este O.K. După aplicarea ștampilelor pe pașapoarte sîntem liberi să debarcăm. Am aranjat ieșirile în oraș : schimbul unu Aurel cu Răzvan, în timp ce eu cu Janot facem vesela, scoatem apa din santină și facem ordine pe iaht. Invit după masă, la bord, pe Penko Gekov, care se înțelege englezește cu Răzvan și Aurel, iar prin intermediul vechiului corăbier Petko Ivanov Gocev, ajutorul managerului, mă înțeleg și eu cu gazda escalei varnceze.

VARNA, UN IAHT CLUB, O ÎNTÎLNIRE CU COCONUL DOMNESC VLAD ȘI ALTE ÎNTÎMPLĂRI SURPRINZĂTOARE !



Sîntem plecați de cinci zile și starea noastră de disconfort se remontează urgent utilizînd cu largheță confortul pe care-l oferă gratuit și prietenește *„Iaht Club Varna"*. Asta înseamnă un pelerinaj la sala de duș și lavabouri. Sîntem cel dintîi iaht românesc care intră la Varna de 35 de ani. Dușul diluviu și bărbieritul se fac cu senzația greșoasă că totul se leagănă sub picioare. Este un efort de voință și echilibru să nu te proptești cu nasul în oglindă, sau să nu-ți tai beregata. Rași și roz-bombon după apa caldă, ne împărțim conform programului. Cei doi crai trași la patru nasturi pleacă pentru două ore. Eu spăl vesela cu

apă fiartă și „Deval", Janot scoate apa din santină. Iahtul arată ca un talcioc vesel și multicolor, cu cămășile colorate, sacii de dormit și lenjeria puse la uscat. Dar s-o luăm marinărește spre a nu dezamăgi dascălii mei de la *„Mircea"*,

„Hai-Hui 2" este legat cu prova la geamandură și pupa la cheul *„Iaht Clubului Varna"*. Are în tribord iahtul *„Capricorn"* și în babord iahtul *„Vega"*. *„Stela Polaris"*, ketch-ul care ne-a călăuzit este în tribordul lui *„Capricorn"*. Clădirea modernă a clubului închide cheul spre ieșirea din port. Digul închide molul spre mare. Pe el circulă pescari sportivi și perechi de îndrăgostiți, pensionari și turiști. Un robinet adus de cheu ne ușurează facerea plinului de apă. Mă îmbrac cuviincios și îi fac o vizită protocolară managerului, care-mi arată clădirea clubului. În fața ei se recondiționează o mahună, mai corect nea Petko o transformă într-o corăbioară. Este cunoscutul hangar de bărci și atelier, în stînga căruia se află biroul, dușurile, sălile „Iaht Clubului". Pe o scară exterioară se urcă pe terasa cu vedere asupra portului și a mării, unde se află o sală-bar, decorată modern, conținînd trofeele clubului, fotografii ale iahturilor și chipul unui ofițer de marină cu totul expresiv, a cărui poveste o aflu instalat confortabil într-un fotoliu cu totul fix și perfect vertical, savurînd o bere rece, de gheață. Penko Gekov s-a îmbrăcat în alb. Am la mine acel „Diary" dăruit de comandantul Deboveanu, pe a cărui primă pagină vameșul mi-a aplicat ștampila portului Varna. Nea Petko traduce. Aflu că *„Iaht Club Varna"* s-a născut în 1972 din inițiativa marinei comerciale, avînd corespondent, la Burgas, un alt *Iaht Club* cu care-și dispută regatele și performanțele sportive. Iahturile de care dispune, din cele mai moderne, sînt de construcție poloneză. Au acces numai familiile marinarilor. În afara pregătirii marinărești și sportive, se duce o viață de club vie, se dau baluri, totul sub patronajul seriozității. Orice încălcare a Statutului atrage eliminarea. Se fac croaziere în grup pînă la Pireu și în Marea Egee spre sud, în tot bazinul Mării Negre, atingîndu-se anual portul Tomis, Odesa, Ialta, Soci. Bulgaria a inițiat o regată a Mării Negre, numită „Gheorghi Dimitrov", care se ține din doi în doi ani cu participarea polonezilor și a sovietici-

lor. A fost invitată și marina noastră cu „*Tomis*", dar, se pare, iahtul are statut nedefinit așa că iese din cînd în cînd la pescuit sportiv și antrenamente de curtoazie, nevizînd performanța. Noi nu avem *Iaht Club*, fiind prea comozi să ne complicăm existența și-mi jur în barba rasă proaspăt să particip la prima regată cu „*Hai-Hui 2*" sub flamura clubului „Electrica". Managerul îmi dă lovitura de grație spre sfîrșitul convorbirii. Gheorghi Gheorghiev, marinar de carieră și membru al *Iaht Clubului*, este primul bulgar care a făcut înconjurul lumii solitar, pe un iaht polonez de serie, botezat „*Kor Karole*". A ridicat velele la Habana-Cuba la 20 decembrie 1976 și a terminat ocolul Terrei la finele anului următor, după 210 zile de navigație. Solitarul s-a bucurat de o primire triumfală în țară, în cinstea evenimentului s-a emis o serie de timbre, iahtul a devenit piesă de muzeu. Excelent. O pepinieră de viitori marinari, un *Iaht Club* la nivelul celor întîlnite de mine în țările cu tradiție solidă în materie de vele, un navigator circumterestru solitar, ca simbol al temerității și competenței. Bravo pentru „Iaht Club Varna" ! Trebuie să le recunosc marinarilor bulgari inițiativa, concepția largă, operativitatea și știința găsirii fondurilor cu care și-au creat și utilat *Iaht Clubul*, această splendidă deschidere spre mare a tineretului. Penko Gekov, managerul *„Iaht Clubului Varna"* este cel care inaugurează „Diary", notînd în el gînduri de animator sportiv. Lîngă el nea Petko, fost corăbier de-adevărat, adică căpitan de corabie cu care făcea cărăușie în Marea Neagră și la turci, notează în românește, cu litere ciudate, jumătate chirilice, jumătate latine : *„Măcar că sunt la 78 de ani nu mă pot despărți de mare și de vele"*. O profesie de credință și istoria unei vieți într-un singur rînd. Nea Petko mă dădăcește în legătură cu Marea Neagră. Penko Gekov îmi dă informații asupra vînturilor, curenților, drumului de urmat pînă la Bosfor și Istanbul. Aflu că iahturile bulgărești fac escală în golful Moda, unde este un *Iaht Club* la sud de Uskütari, pe coasta asiatică, de unde Istanbulul este ușor accesibil. Că în Dardanele, dacă ai nesansa să urci din Egee cu un vînt din nord, curentul și vîntul reușesc să te țină cîteva zile la gura strîmtorii, așa cum au ținut iahtul *„Stela Polaris"* cu toate că are un motor *imbord* de

45 C.P. Știu că în Bosfor și Dardanele curentul are sensul N-S și o viteză care depășește la gîtuituri 4 noduri ; ori viteza noastră cu motorul este exact de 4 noduri. Aflu că în golful turcesc Igneada, imediat la sud de granița bulgaro-turcă domnește de obicei calmul plat, ceea ce este bine să evit. Nea Petko mă sfătuiește să dublez coasta pînă la Cap Eminé, asta înseamnă punctul nordic al golfului Burgaz și de acolo să pun prova pe Bosfor. Deci, se confirmă de un om care a navigat cu vele o viață varianta pe care am gîndit-o după ratarea variantei Caliacra-Bosfor. Îi invit la iaht și facem onorurile casei așa cum se cuvine. Penko Gekov remarcă raiul din lemn de la capătul ghiului, rai de corabie, dispare și reapare cu o bijuterie de rai din inox și plastic, pe care Răzvan întors din oraș îl montează pe loc. În atelierul din hangar, cu bunăvoința gazdelor, Răzvan confecționează o manivelă pentru pompa de santină. Simțim din plin prietenia eficientă, ajutorul marinăresc și sportiv, lucru care destinde după acest început dur și ostil. Este o prea frumoasă după-amiază de vară, Aurel mi-a adus o ilustrată pe care o scriu secundului și, cum ne-a venit schimbul, este vremea să dau un tur prin Varna. Janot și-a fixat un rol ; ori poate așa este el. Nu comunică decît eliptic și numai în sensul serviciului la bord, este cenzurat, rece și permanent ofensat, prompt la orice solicitare care ține de rolul de echipaj, perfect singuratec, prezența lui la bord este convențională ; dar eficientă, așa că plecăm fiecare pe cont propriu și înțeleg să-i menajez acest fel de a fi, atîta vreme cît nu aduce prejudicii întregului. Portul Varna este de fapt un complex pitoresc care are patru aspecte pitorești total distincte : portul de iahting cu iahturi și catarge zvelte, legănătoare ; portul alăturat, de pasageri, de unde pleacă din jumătate în jumătate de oră *„Rachete“*, acele nave rapide de pasageri cu aripi portante, spre Burgaz sau alte localități de pe litoral, portul comercial, de mărfuri și șantierul. Portul de pasageri este viu, plin de lume, perechi tinere în vacanță, *„Rachețe“* care vin la acostare, ori care iau largul, *„Neptun“* legat la cheu, forfotă, bunici plimbîndu-și nepoții și arătîndu-le vapoarele. Pe cheu și cavalet *„Kor Karole“*, iahtul care a făcut turul lumii. Îmi pun ilustrata la cutie, admir clădirea modernă

şi vastă a gării de pasageri şi, filînd panglica de asfalt mărginită de dig, o iau spre oraş cu sentimentul acela ciudat al celei dintîi debarcări din viaţa mea, în Gran Canaria-Las Palmas. Este o înserare adîncă, uşor hieratică, aerul este greu, îl simt greu pe pleoape, greu de aroma teilor, are culoarea mierii, pescăruşii de pe acoperişuri clamează trist, sfîşietor, castanii, cunoscuţii castani ai Varnei ţes mreje de întuneric străveziu sub coroanele lor stufoase şi seara are în ea o duioşie stranie, în care nu mă regăsesc. Îmi plac bulevardele largi care deschid perspectiva oraşului. Piaţetele pline de castani şi flori sînt tixite de lume. Lume la plimbare, un urcuş abrupt pe străzi vechi şi dintr-odată baia de lumină a Corso-ului varnez unde aerul fierbinte al nopţii îmbracă oameni şi lampadare într-o peliculă aproape fosforescentă, toată lumea se plimbă, vitrinele sînt iluminate viu, există brusc o nostalgie secretă de a fi doi, de a comunica secundului, s-a produs o breşă în superbia şi orgoliul singurătăţii, mă simt inoportun în lumea asta la ea acasă, cuprinsă în carcasa unui univers care-i aparţine şi migrez spre străzile obscure, în serpentine, acolo unde mă regăsesc în intimitate cu mine însumi. Îmi place Varna, este a treia oară cînd fac escală aici, îmi place vitalitatea şi robusteţea ei, casele ei vechi pline de amintiri, grădinile saturate de flori şi parcurile, castanii mereu plini de adolescenţă şi aerul în care se ghiceşte gustul amărui al mării, întunecul căzut între retină şi ziduri dincolo de care există masa cinei familiale şi ecranul fluorescent al televizoarelor, plînsul unui copil izbucnit printr-un geam deschis de la mezanin, rîsul sonor al unei femei tinere estompat brusc de foşnetul unei tufe de liliac, sau poate de buzele iubitului... Îi aud paşii, cu toate că de la început, adică din clipa cînd vameşul mi-a aplicat ştampila pe paşaport şi mi-a spus că sînt liber să debarc, de la început mi-am spus că voi evita această întîlnire, cu riscul să nu ies în oraş. Nu pentru că mi-ar fi frică, sau că mi-aş reproşa ceva în conduita faţă de el, cu toate că atunci, la Istanbul... Tocurile cizmelor lui înalte, din piele galbenă de Cordoba lovind caldarîmul, clinchetul pintenilor din aur curat şi glasul rămas cinic, tăios şi ironic.

— Lacul este în partea cealaltă, spune.

— Știu, măria ta !
— Ce cauți aici ?
— Fac escală cu „*Hai-Hui 2*“, doamne !
— Îți pierzi timpul.
— Nu s-ar putea spune.
— Tot căpățînos ?
— Cu voia măriei-tale !
— Nu vrei să rectifici nici acum ?
— Ce-ar aduce, în plus, o rectificare, măria-ta ? Lasă-i memoria așa cum se păstrează în documente.
— Falsuri peste falsuri. O mie de scribi plătiți c-un blid de linte să umple terfeloagele cu minciuni și osanale. Atunci la Brașov mi-au scăpat din țeapă, după cum tu însuți, pui de șarpe, ai scăpat de țeapă și la Brașov și mai tîrziu ; dar pînă la urmă... Aproposito ! Am văzut manevra de la Cap Caliacra. O mizerie ! O rușine ! Pe urmă intrarea la mol. O bufonadă !
— Sîntem la început, doamne !
— Diletantismul o să vă omoare, dacă nu pun țeapa pe voi.
Marota măriei sale. Țeapa. Remediul universal, pentru toate păcatele omenești. Ascult ispășit, în adevăr manevra merită dacă nu țeapa, măcar salamastra și știind ce urmează mă resemnez.
— Zimbrule !
Din umbra zidurilor se desprinde căpitanul Ion Zimbru, omul de arme, confidentul și spadasinul lui Țepeș, cum erau alintați atunci oamenii de credință care executau pedepsele capitale hotărîte de voievod în secret.
— Caii !
Vreau, nu vreau, încalec. Tropăim prin Varna estivală, fantome, ori numai amintiri.
— Dacă în iunie vîntul a fost cum a fost și ți-a făcut atîtea necazuri, îți închipui ce tărie a avut în noiembrie, mormăie voievodul.
— 25 de metri pe secundă, doamne, în noaptea de la Caliacra !
— Atunci a avut pe puțin 40 de metri pe secundă.
— Forța 12 pe scara Beaufort. Uragan, măria-ta !
— Mi-ai promis că scrii împotriva broșurelelor denigratoare apărute la Augsburg, Strasbourg, Bamberg și Nürn-

berg, la Nürnberg două, cu cea veche nedatată șase și cu așa-zisa cronică rusească se fac șapte.

— A scris Corneliu Leu *Plîngerile lui Dracula*, doamne.

— Plîngeri ! Țeapa, nu plîngeri ! Voi, urmașii, sînteți buni pentru paradă, maiorule. Au rămas o mulțime de conturi deschise, noi n-am putut duce totul la capăt în cursul unei vieți și scurtată fortuit de evenimente, nu toți am apucat o domnie matusalemică gen Ștefan cel Mare...

— Nu i-ai uitat atacul de la Chilia nici astăzi, doamne.

— Stupid. Rațiunea strategică era de partea lui. Nu mă mai întrerupe. Deci toți am lăsat paranteze, toți, și Vlad Dracul tata, ucis de Iancu și Eu, tăiat de Laiotă, Laiotă, ce caricatură, și Mihai, tăiat de oamenii lui Basta și Ion Cumplitul, mereu coaliția nemernicilor împotriva demnității naționale, mereu capetele demnității căzînd, ca să se așeze mereu și mereu pe alți grumaji și voi scormoniți la nesfîrșit în arhive să găsiți particularul, anecdota, fără să vedeți tragismul de substanță al acestui șir de domnii, care, de fapt, ți-am mai spus-o, dar căpățîna ta de maior nu vrea să înțeleagă, ori nu poate să înțeleagă, nu reprezintă decît lupta de afirmare națională împotriva forței externe care a vrut să ne scoată din istorie. Ce este așa greu de priceput ? Numai mijloacele s-au schimbat de la Cain și Abel, pînă la voi. În rest, ceea ce le-au pus în mișcare : invidia și setea de putere, gelozia și ranchiuna, poltroneria și trădarea, intriga și minciuna, au slujit cu aceeași fidelitate arginții puterii, interesele străine, setea și mai la urma urmei rațiunea imperialistă a marilor puteri, ca să fiu în ton cu voi. În loc să vă irosiți aiurea, umpleți parantezele noastre rămase deschise. În loc de poeți de curte, am avut nevoie de soldați. În loc de cronicari, de arme. N-am avut nici răgaz, nici scribi să-mi scriu istoria. Cea adevărată ! Aveți perspectiva timpului de partea voastră. Aveți oarecare stabilitate, nu mai dau tătarii în fiecare an, haraci de copii pentru ieniceri nu plătiți, grînele voi le semănați și voi le secerați, în hambarele voastre intră și pentru că faceți osînză, vă născociți tătarii voștri cu care vă speriați unii pe alții. Nimic nou sub soare. Avea dreptate Ecleziastul.

Seamănă aidoma portretului de la Ambras ; castelul din Tirol şi am senzaţia lugubră că de sub pelerină lipseşte trupul cel cioplit şi aruncat pe un cîmp, cînd a venit Laiotă Basarab cu oaste turcească şi măria-sa a coborît din Ardeal cu oaste de ajutor din Amlaş şi Făgăraş, datoare a-l sluji şi altă oaste dată de Matei Corvin care-l ţinuse 10 ani în temniţă la Buda, pe temeiul unor scrisori false, scrise de saşii braşoveni pe care-i cam trăsese în ţeapă pentru intrigile şi abuzurile lor. Iarăşi mă duce pe dealul care domină Varna spre sud-vest, parcă şterge cu gestul scurt fermele şi silozurile, înstăpînind pustiul nopţii aceleia de 9 spre 10 noiembrie 1444 în care se văd doar corturile taberelor coaliţiei creştine, mai exact ale trupelor transilvane comandate de Iancu de Hunedoara, cele ale regelui Ungariei, un polonez abia ieşit din adolescenţă, Vladislav şi mai spre coada lacului, carele şi corturile celor 4000 de curteni, oaste mică, dată măriei sale de voievodul Vlad Dracul, care, după schimbul dur de cuvinte cu Iancu, a trecut Dunărea în Ţara Românească, lăsîndu-şi feciorul, pe Vlad acesta, să-l reprezinte în lupta cu Murad II. (Pe sultan l-am întîlnit cu secundul la Bursa, unde acesta pusese să se ridice între 1426 şi 1428 celebra moschee, cu interioare din faianţerie albastră, cu medresele din jur, unde cînd avea vreme filozofa ascultînd foşnetele palmierilor.) De fapt toată campania este o aberaţie a orgoliului stupid, a inconştienţei şi a corupţiei. O descrisesem amănunţit, o analizasem şi comentasem în *Strămoşii,* dar se pare că măria-sa nu este mulţumit şi acum reeditează, pentru a treia oară, nu bătălia, ci întîlnirea lui cu Vladislav, regele şi Iancu de Hunedoara, viitorul ucigaş al tatălui său. Îi mai raportasem măriei-sale că nedumeririle lui se trag de la nonşalanţa cu care încurcă epocile. De la uşurinţa cu care atribuie acelui moment o experienţă posterioară lui, privindu-l din unghiul a-toate-cuprinzător al contemporaneităţii, care este oarecum exhaustiv, cînd îşi propune să analizeze ansamblul ; dar total inoperant pentru o analiză din epocă şi din momentul respectiv, cînd posibilitatea de cuprindere se limitează la cel mult o distanţă de o zi — de marş călare. Este una ce vezi din turla monastirii Snagovului, ctitoria măriei sale, din blocul turn al televiziunii,

alta dintr-un supersonic și cu totul altceva dintr-un satelit-spion. Timpul a unificat viziunea și Țepeș Vodă o ține întruna că știa de trădarea comandantului flotei papale care avusese ordinul să închidă Bosforul, astfel ca sultanul, aflat cu oștirea în Asia Minor, să nu poată trece strîmtoarea ; iar oștile coaliției să se ralieze celor ale Bizanțului. Condolmieri a luat mită de la sultan prin genovezii din Bizanț, este sigur, pentru că flota a stat la ancoră, toată lumea văzînd trecerea puhoiului turcesc cu plutele, care a durat două zile și două nopți fără ca o singură galeră să ridice la catarg pavilionul de luptă. Țepeș Vodă face mereu trimiteri la contemporaneitatea mea, nu a lui. Găsește o mie de exemple care confirmă atitudinea lui Condolmieri și, cu toate că galopăm prin vîntul rece spre tabăra regelui, nu vrea să înțeleagă că istoria este de fapt altceva decît ceea ce se învață la istorie și asta mă miră pînă la nesupunere. Pentru mine istoria este un proces în flux continuu, în care, desigur, se schimbă mai spectaculos mijloacele de producție ; dar acestea nu modifică decît vag și superficial structurile intime ale omului. Altfel cum ne-am explica camerele de gazare, lagărele de exterminare și bomba cu neutroni, ca să nu vorbim de toate patimile rămase statornice din comuna primitivă pînă în zilele noastre ? Era riscant să ieși pe străzile Veneției sau ale Parisului noaptea în vremea spadasinilor sau a asociației de criminali Cochila, este la fel de riscant s-o faci la New York, cu toate că există echipaje ale poliției pe mașini dotate cu radio, elicoptere și brigăzi de intervenție, se pare că pe atunci drogurile erau vag cunoscute, dar ucigașii de profesie, plătiți pentru crimă, n-au schimbat decît armele, în plus teroarea morală sau intoxicația ideologică dispune de radio și televiziune, de cinematograf și presă. Măria-sa se revoltă împotriva broșurii denigratoare. Se vede că n-a citit opurile femeilor refuzate de marii maeștri. Dau pinteni și-l ajung tocmai cînd sare din șa în tabăra regală. Am recunoscut cu cetașul Ion Zimbru (căpitan a fost avansat mai tîrziu) oștirea lui Murat II în marș de noapte. Cumplită. Se confirmă spusele măriei sale Vlad Dracul :

— Rege ! Murat este la malul Bosforului ! Flota de război care ți s-a aliat stă în tîrg cu sultanul. Aurul tur-

culul e mult, greu şi lucitor. George Castriota nu poate veni. Prietenul tău, despotul, i-a închis calea peste Sîrbia. Ce voieşti deci cu oastea asta a ta, decît care este mai mare şi suita de vînătoare a sultanului ?

— Trădare, a strigat cardinalul Cesarini.

(Ca întotdeauna trebuia să fie şi o eminenţă.)

— Trădare, a strigat şi Iancu de Hunedoara şi nu trebuia să strige, dar îl ura negru pe domnul înalt, superb, îmbrăcat în purpură şi aur, viteaz, cavaler pînă în vîrful botinelor. Voievodul vrea să refacă întîlnirea cu regele şi Iancu, pentru că, este sigur, cardinalul Cesarini a insinuat ceva la adresa ortodoxiei, pe care măria-sa o consideră esenţială pentru păstrarea fiinţei naţionale în epocă, eu vreau să revăd episodul cînd vîntul a smuls steagul Ungariei de pe hampă şi l-a purtat spre oştirile lui Murat, ca pe o prevestire lugubră, vînt sigur de peste 30 m/s, ceea ce demonstrează că vîntul care ne-a malaxat pe noi nu a fost unul conjunctural, ci unul care ţine de tradiţia cea mai îndepărtată în timp a acestor locuri, fiind consemnat în 10 noiembrie 1444, cînd a adus spaima de moarte în conştiinţele superstiţioase ale epocii. Oricum, Varna nu-mi poate fi indiferentă din moment ce aici a avut loc cea dintîi bătălie la care a participat Vlad Ţepeş, pe atunci numai cocon domnesc, proaspăt eliberat din temniţele de aur ale sultanului, mai curînd dintr-un regim de fortăreaţă, care trebuia să-l islamizeze măcar pe jumătate, ca întors pe tronul Ţării Româneşti să devină un colaboraţionist fidel, supus, fără opinie, aşa cum dealtfel se mai practică şi astăzi în politica internaţională. Una peste alta se observă încă din anul 1442 incapacitatea Apusului de a se organiza într-o forţă comună, capabilă să stăvilească invazia otomană, ca şi incapacitatea lui de a sintetiza învăţămintele istoriei şi a acţiona în consecinţă. Coconul domnesc Vlad, nepot direct al voievodului Mircea Bătrînul, învăţase şi ştia pe de rost toate peripeţiile prin care trecuse tronul Ţării Româneşti de la moartea lui Mihai I, fiul slăvitului Mircea, pînă la gonirea din scaun a lui Alexandru Aldea, de către fratele său, Vlad Dracul, adică tatăl său. Împotriva lui Mihai, sprijinit de unguri, vine vărul său primar Dan II, sprijinit de turci. Mihai cade în luptă şi alături de el comandantul contingentului

unguresc de ajutor, banul Ştefan de Losoncz. Apoi Dan II este gonit de Radu Praznaglava, acest chel fiind şi el fiu al lui Mircea cel Bătrîn. Dan II migrează la unguri şi se întoarce cu generalul florentin Pippo Spano, reia Giurgiul şi Turnul de la turci şi este iarăşi gonit de către Radu venit cu turcii. Dan se întoarce cu Sigismund în 1428. Sînt ambii înfrînţi la Golubac, în Sîrbia şi cedează Branul lui Sigismund, fiind gonit din ţară de Alexandru Aldea, singurul pretendent de pînă atunci care nu venise cu ajutor străin, fiind ajutat cu oaste moldovenească de Alexandru cel Bun. Apoi vine Vlad Dracul, tot fecior al voievodului Mircea (iată unde duce o casă domnească cu mulţi feciori), membru de vază al ordinului Dragonului stilat la curtea lui Sigismund, despre care comandantul burgund Walerand de Wavrin va scrie că este *„moult famé de vaillance et de sagesse"*. Mama coconului este fiica lui Alexandru cel Bun, Vlad Dracul fusese la Bursa cu un alai strălucit, Murat îl primise regeşte, apoi îi întemniţase pe toţi trei, adică pe voievod şi fiii săi : Vlad, viitorul Ţepeş şi Radu, mai tîrziu cel Frumos, în vreme ce un alt frate al lor, Mircea, lăsat pe tron, fusese decapitat de Iancu de Hunedoara. Ţepeş ştia exact ce făcuse mîndra cavalerime apuseană la Nicopole. Fusese bine instruit de contemporani ai acelor timpuri. Aşa că era prevenit prin instrucţie şi informatori de zecile de interese contradictorii şi antagonice care dezbină profund actuala „cruciadă" la care chemase papa şi la care răspunseseră flotele Burgundiei, Maltei, cea papală şi a Genovei. Măria-sa îmi poruncise ca, însoţindu-l pe cetaşul Ion Zimbru, cu zece suliţe, să recunoaştem oştirea lui Murat, dispozitivul de marş şi să ne întoarcem în goana goanelor. Alarma fusese dată de doi foşti martologi bulgari şi un păstor român, care veniseră călărind „pe păr", adică pe cai neînşăuaţi şi mă tem că bulgarii aceia se numeau Penko şi Petko ; dacă îmi mai aduc bine aminte, erau voinici, miroseau a usturoi, purtau mustăţi lăsate pe oală, ţundre şi s-au oferit să ne călăuzească. Au călărit înaintea noastră urmînd nişte fire de vale rîpoase şi aşa am ajuns în coasta Alaiului, auzind răgetele cămilelor din corpul de cămile şi miile de tropote ale steagurilor de spahii galbeni. Ştiam că, după înfrîngerea lui Schabeddin pe Ia-

lomița, cînd Iancu a folosit în luptă carele husite și măria sa Vlad Dracul a participat la lupta în care au fost spulberate oștile celor șase begi mari și sangiaci din Anatolia, Murat s-a îmbrăcat în negru, trei zile și trei nopți n-a mai vrut să vorbească cu nimeni, n-a pus nimic pe limbă și că acum vine asupra noastră cu toată mînia unui filozof care crede profund în forța jurămintelor, în lucrarea istorică a tratativelor și a înțelegerilor dintre suverani și-și vede convingerile profanate de către un rege creștin nevîrstnic, care și-a călcat propriul jurămînt de pace făcut cu mare pompă la Buda, în fața curții și a solilor turci. Dealtfel cînd Vladislav I al Ungariei și Poloniei a chemat la oaste, călcîndu-și jurămîntul, a avut loc un cutremur de pămînt înspăimîntător și Dunărea a ieșit din matcă ; iar pe movilele de pămînt ridicate deasupra hecatombei de cadavre ale cavalerimii franceze de la Nicopole, s-au văzut jucînd flăcări verzui, totul fiind interpretat ca un dezacord al cerului la călcarea jurămîntului. Sar din șa și-l însoțesc pe acel cap fără trup, care trece ca un fum pe sub halebardele încrucișate ale gărzilor și dă năvală în cortul regesc unde Vladislav, într-un halat căptușit cu zibelină, se răsfață în fața oglinzii, lăsîndu-și buclele aurii pe mîna camerierului său, care-i piaptănă zulufii. Este un contrast izbitor între acești prebărbați, unul negru, încrîncenat, conștient pînă la disperare de forța turcilor, de fanatismul incendiar al Islamului, de organizarea lor militară ; de vecinătatea directă, primejdioasă și mereu activă în politica Țării Românești, cu intenția de a-i anula suveranitatea și a o stoarce de bunuri ; celălalt blond, amețit de lingușitori, cu un tron cert, mult mai departe de turci, cu viața derulîndu-se într-un spectacol fastuos : vînători, baluri, cavalcade, amor, iluminații, procesiuni sacre și totul de la capăt. Coconul Vlad făcuse cîțiva ani de fortăreață, își sugrumase temnicerul și, așezat pe cadavrul lui, îl silise pe dascălul bizantin să discute asupra hesychasmu-lui propovăduit de Grigore Palmas, bătîndu-și joc de „Comunitatea cu dumnezeirea", tatăl său evadase coborînd din fortăreață pe o funie împletită din cearșafuri, așa că aveau viziuni deosebite asupra lumii, asupra conceptului de țară și asupra aceluia de independență.

Este ciudată forţa cu care locurile îşi păstrează memoria. Citisem despre numele uitate ale Noului roman, despre aventura scriiturii textuale a celor de la „Tel Quel", despre noua descoperire epocală a romanului, „descrierea creatoare" despre care Maurice Nadeau spune că „descrierea minuţioasă, chiar fantastică a realului, poate să se răstoarne în irealitate", simţisem trucul prin care se încearcă eludarea realului şi înlocuirea lui cu virtuţi magice ale scriiturii în sine. Încă de la analizele făcute de Bruce Morrissette s-au luminat adevăruri ale metodei lui Robbe-Grillet, la început umbrite de tam-tamul unei critici de scandal şi ameţeală. Am încercat şi încă nu disper în a persevera să înţeleg în ce constă noutatea zdrobitoare pe care doreşte s-o impună ca formulă literară a viitorului, cocktail-ul unde se amestecă psihanaliza lui Lacau, cu lingvistica lui Chomsky şi modul lui Althusser de a interpreta marxismul. Toate astea la un loc, sau fiecare în parte, nu-mi explică deloc procesul după care se formează şi păstrează memoria colectivă, memoria naţională, memoria afectivă, memoria diverselor învelişuri ale Terrei. Că ea există, este un adevăr indubitabil. Cine trece prin Moldova fără Ştefan cel Mare şi Sadoveanu ? Cine trece prin Florenţa, făcînd abstracţie de Buonarroti ? Cum pot trece pe străzile Varnei pline de aroma mierie a teilor înfloriţi, fără să nu intru în cortul regelui Vladislav ? Este ca şi cînd ai pretinde unui bulgar care vine la Giurgiu, ori la Galaţi, ori la Bucureşti să nu-l întîlnească pe Hristo Botev, să nu-şi amintească de redacţia ziarului *„Bădăşnost"* — *Viitorul* — sau de *„Dunasca Zora"* — *Aurora Dunării* — apărută la Brăila, sau ascultînd Dunărea tot la Brăila să nu rememoreze epoca în care aici se pun bazele societăţii *„Bălgarko Knijevnodrujestvo"* — *Asociaţia literară bulgară* — şi să nu se înfioare cu emoţie ştiind că pe acele meleaguri româneşti au găsit adăpost şi înţelegere revoluţionarii, scriitorii şi luptătorii Racovski, Karavelov, Botev, Hagi Dimităr, Ştefan Caragea şi P. Hitov ? ! Dincolo de amintirea concretă, dincolo de amintirea omului cu poezia şi speranţele lui, cu excesele şi disperările lui, există amintirea sublimată în istorie a faptelor acelui om, ori a acelor oameni,

interferențe de istorii, activitatea de interacțiune reciprocă a acelor istorii și atunci nu mai poți apela la virtuțile magice ale scriiturii în sine, nici dacă aceasta este asezonată cu puțin marxism, cu mai multă psihanaliză, totul după rețetarul ultim în materie de lingvistică. Rămîn în spatele lui Țepeș, care se înclină scurt și spune :

— Rege ! Murat se află la două ceasuri de tabără, cu oștire cîtă frunză și iarbă.

Comicăria este că i-o spune într-o turcă aleasă, pe care un paj-tălmaci, și probabil cronicar, o traduce în latină. Asist la amabilitățile pe care le schimbă cei doi prebărbați în ordinea biologică a lucrurilor, profund diferențiați în aceea psihologică. Matur prin experiența de viață, Țepeș domină situația net. Regele se simte ulcerat în mîndria lui de Iagellon, în ideea despre ceea ce reprezintă, în onoarea lui cavalerească, idee care a jucat atîtea renghiuri cavalerimii, făcînd-o să-și lase pintenii în traistele meșteșugarilor la Courtrai, capetele la Nicopole sub iataganele ienicerilor, armurile la Crécy sub tragerile arcașilor vilani britanici, ca să nu mai vorbim de catastrofa de la Grünwald a Ordinului Teuton și a cavalerilor celor 22 de suverani europeni, istoria armelor fiind mai întotdeauna favorabilă Răsăritului, decît Apusului, asta probabil din pricina direcției aparente de rotire a soarelui pe bolta cerească. Există o tentație spre divagație în epocă, pe care mi-o cenzurez cu asprime, cu atît mai mult cu cît observ la Vladislav, regele Ungariei și al Poloniei, acel *„point d'honneur"* zădărît de Țepeș prin afirmația „mulți ca frunza și ca iarba". El este un Iagellon și nu cunoaște frica. Este un cavaler și onoarea lui stă în spadă. Afurisită croazieră cu *„Hai-Hui 2"*. În loc să-mi văd de hărți, să aranjez masa de navigație și să mă culc pe cușeta mea legănătoare... Dar să zic ca Charles d'Orléans, devenit poet în prizonieratul britanic, poet și, din cavaler bătăios înainte de Azincourt, filozof și pașnic după cei 25 de ani de prizonierat :

„Pacea a fost și este darul cel mai prețios.
Războiul mi-e dușman, războiul nu l-am lăudat.
M-a împiedicat să văd ceea ce iubesc,
Patria mea, Franța mea".

— Fii atent, îmi șoptește Țepeș. La Cesarini. La replica lui. În cort intră Iancu de Hunedoara, cardinalul Cesarini (pe atunci cardinalii nu se mulțumeau să atîțe de la amvon, îmbrăcau armura și cu spada în mînă încercau să propăvăduiască cuvîntul Domnului), temutul războinic croat banul Franko de Talovac, episcopul de Agria, căpitani regali, nobili poloni. Constat că acest Cesarini habar nu are de tactică, propunînd să rămînem în tabără, întărindu-ne între cetatea Galata, chiar pe malul mării, vis-à-vis de actualul port Varna și mlaștinile Devin și să așteptăm aici sosirea flotei. Cardinalul habar nu are ce înseamnă un asediu cînd asediații sînt net inferiori și mai ales cam ce poate face un vînt de 30 m/s cu o flotă de galere. Nu zice nimic de „schismatici", își începe pledoaria Iancu, spunînd că singurul procedeu tactic este asaltul spre a sparge dispozitivul inamic, el i-a mai bătut pe turci și măria sa se face un fum ușor, lăsîndu-mă singur. Cert este că spre dimineață a început furtuna care a smuls coiful regelui cînd i l-a întins scutierul, rostogolindu-l la pămînt spre înlemnirea curții, că aerul mirosea a zăpadă și forța vîntului atinsese, încă pe la orele 07.50, 25 m/s. Sosește un nor negru de zăpadă, armata otomană este în dispozitiv, cu aripile pliate în semilună depășind mult flancurile noastre, noi ne aflăm călare la flancul drept, apoi vîntul sfîșie steagurile banderiilor regale și nobiliare, apoi, oroare : smulge steagul mare al oștirii regale cu chipul Sfîntului Gheorghe, ducîndu-l spre mare. Șarjez în stînga lui Țepeș. — Sulițele pentru împus !... Taie mă ! Galopul nebun, șuierul vîntului pe sub marginile coifului... Pașii pe caldarîm. Tocurile cizmelor din piele galbenă, de Cordoba.

— Te duci la Istanbul, maiorule ?

— Acolo, măria ta.

— Te-aștept... Mai ai datorii la mine...

— Plecat la poruncă, doamne...

Aș fi vrut să răspund „cum ordonați", dar este anacronic, așa că cobor spre gară, urc bulevadrul oprindu-mă să-l omagiez pe navigatorul solitar Gheorghi Gheorghiev, din

suita de fototablouri care ocupă zece metri de trotuar, figură de om care a dialogat cu veşnicia, trăsături săpate adînc, dramatice, şi apoi mă grăbesc să-i mărturisesc lui Penko Gekov gînduri legate de legitimitatea istorică a prieteniei noastre, de logica după care iahturile bulgăreşti sînt bine primite la Tomis şi noi la fel de bine primiţi la Varna.

UN „MALENTANDU“ ÎN CARE SE AMESTECĂ IARĂŞI VÎNTUL, SUB ESCORTĂ ŞI CEEA CE A URMAT DUPĂ !

Este duminică 2 iulie, ora 07.21 la care barometrul arată 767, deci staţionar, temperatura este de 20° şi viteza reală a vîntului în port 3 m/s menţinîndu-se de la vest. Azi-noapte am mai stat pe cheu, paznicul ştia foarte bine românește, noaptea a fost fascinantă, cum sînt nopţile de iulie în acvatoriile porturilor. Vameşul şi grănicerul ne dau viza de plecare. La 08.55 Penko Gekov ne ia la remorcă şi ne scoate din port, un ultim act de prietenie, comunicîndu-ne şi previziunea meteo. Vînt 2—4 m/s. Vizibilitate 4—5 mile marine. Ridicăm velele şi la 10.56 sîntem la 1 milă marină travers cap Galata, care nu are nimic din ţinuta războinică de azi-noapte, cînd cardinalul Cesarini l-a reclamat ca punct de sprijin. Este un cap abrupt, împădurit, pe care se află o clădire albă acoperită cu olane şi pe proeminenţa scăfîrliei un far. Ţinem un drum de 100°, vîntul s-a schimbat, iarăşi a ieşit *„Stela Polaris“* într-un fel de însoţire,

și la ora 13.00 se instaurează un calm plat de toată frumusețea, care ne ține în derivă la aproximativ 2 Mm de Cap Galata. Zacem în derivă, atmosfera este amorsată și nu se știe de ce, duș s-a făcut, un tur prin Varna s-a dat și la 19.05 se ridică vîntul, care ne duce în drum de 110° cu 4,5 noduri pe loch, ca la 17.00 să se instaureze din nou un calm plat ucigător, în care rulăm cu benzi mari, demolîndu-se vizibil și ultima resursă de umor rămasă la bord. Știam de la *„Mircea"*, că perioada de reaclimatizare după escală este dificilă pentru nemarinarul care eram și observ același lucru la bord. În plus încep să-mi dau seama că Marea Neagră nu este tocmai locul ideal pentru a face iahting de croazieră. Vînturile sînt capricioase, cînd violente, cînd nule. Unde este alizeul binecuvîntat în care te instalezi ca într-un șuvoi eolian, mereu constant cu el însuși, așteptînd să se ivească din Ocean Antilele Mici, ori coasta Americii de sud ? Nici o stabilitate. Nici o consecvență. Nici un respect pentru veliști. În schimb hula poate scoate din pepeni și un fachir. Ghiul să bălăngăne de colo, colo, soarele încă arde, lumina reflectată pe luciu ne frige retina. Skipperul își face autocritica pentru lipsa de vînt, doar este responsabil cu vînturile și după ce ridicăm și coborîm velele de cîteva ori spre fericirea totală a echipajului, punem motorul să prindem briza de seară la coastă. Un curent pe care nu-l știam, nefiind trecut pe hartă, ne-a derivat mult spre nord, așa că ne întoarcem cam din direcția din care am venit ieri. Navigatori cu vele. Atenție la curenții și contracurenții din golful Varna. Intru în primul cart de noapte secondat de bravul meu Aurel. Imposibil de prins un vînt de la travers, ori de pupa, ori altcum, ca să putem pune prova pe sud. Iarăși se face simțită defecțiunea de construcție, care ne obligă la un drum în volte în care nu cîștigăm deloc teren față de reperele de la uscat. Între timp se face noapte și peisajul devine feeric. Cupola de lumină roșiotică de deasupra Varnei, salba de lumini verzi și albe aruncată pe umerii falezei spre Nesebîr, luminile de poziție ale navelor din radă stînd la ancoră, lumini spre Balcic, marea uleioasă, farurile de la intrarea în port, totul pe fundalul catifelat dinspre care vin efluviile florilor de tei. Constatăm că bulgarii nu fac economie la energia electrică și că încălzim apa

între 2 mile în larg și Cap Galata. Cu o perseverență diabolică reușesc cu fiecare două volte să dublez cîte o navă din radă, ba trecîndu-i pe sub prova, ba pe sub pupa și bravele lumini ale lui *„Hai-Hui 2"* se țes așa două ore printre luminile vapoarelor, cînd recepționez un mesaj optic de la Cap Galata, care probabil mă întreba cine sînt și ce hram port. Cum nu cunoaște nimeni la bord codul semnalelor Morse luminoase și cum, slavă Domnului, iată, depășim ultimul cargou, deci am cîștigat în volte 4 Mm, îmi văd cu osîrdie de treabă. Observ luminile de drum ale unei șalupe rapide care vine spre noi ; dar nu-i atribui nici o intenție în ceea ce ne privește. Îmi spun că cei de la punctele de observare ne-au văzut în tot cursul zilei, ne-au văzut de asemenea cînd am aprins luminile de navigație și legănat de aceste gînduri regulamentare, tocmai execut cu Aurel, la școta focului, una din voltele cele mai reușite, cînd auzim trosnetele unei salve de pușcă mitralieră și vedem dîrele trasoarelor percutînd constelațiile. Șalupa rapidă este în babord, se deschide un hublou și un glas autoritar ordonă :

— Varna !... Motor!

După rafală, în gura roofului apar capetele cerbicoase ale cartului de schimb. Clanc ! Hubloul se închide... Șalupa grănicerească ne trece în pupa, unde execută un slalom larg, ținîndu-ne sub țeava pușcociului. Civilii de la bord protestează, dar cum știu tot ce-au imaginat observatorii văzînd o navă misterioasă țesîndu-se ca la ea acasă printre navele din port, cum știu ce înseamnă a executa un ordin dat comandantului șalupei și cel dat de acesta mie, el fiind suveran în apele teritoriale, pornim motorul și la eche, o duc pe *„Hai-Hui 2"* acolo unde, de azi dimineață ne canonim să plecăm. Șalupa se ține după noi, valsînd cînd într-un bord, cînd în altul. Mi-am însemnat în memorie epavele, care de altfel sînt balizate, le dublez precaut, apoi șalupa trece în prova și ne arată drumul. Intrăm în port și acostăm la cheul grănicerilor (tot în molul *Iaht Clubului),* unde ne așteaptă o patrulă cu pistoale mitralieră. Ni se cer actele pe ton autoritar și Janot insistă să fac un protest vehement împotriva acestui „abuz", cum îi zice el ; de fapt grănicerii și-au făcut datoria și este evident că cel care ne-a adus sub escortă, consultîndu-ne

pașapoartele, văzînd viza pusă de dimineață de colegii lui, schimbă imediat atitudinea autoritară. Să ne culcăm liniștiți. Putem frecventa instalațiile sanitare. Va telefona și va cere ordine. Apare și managerul nostru, sculat din somn și puțintel speriat, îi explic cum a fost vîntul, manevra făcută, o explică bravului *starșinant,* care concede că se poate întîmpla, protestul diplomatic nu are loc, ni se restituie actele cu indicația că mîine părăsim Varna fără să mai acostăm nicăieri pe coasta bulgară.

— Burgas, spun din maliție.

— Ne, ne, mi se răspunde cu zîmbete.

Astfel se încheie *„malentandu"*-ul, a cărui vină o poartă doar nestatornicele vînturi ale Mării Negre.

DE LA VARNA LA CAP EMINE !

Luni în 3 iulie toată lumea este stînjenită la *Iacht Club* și înțeleg că trebuie să folosim pe loc vîntul de la travers, mai ales că aerul este limpede după bura de ploaie care a trecut peste port în zori, spălîndu-mă de amintiri vechi, care n-au alt rost decît să coboare în vreme o structură și așa prea arborescentă. De data asta, ofensat de comentariile lui Țepeș, îmi iau rolul în serios, așa că la 08.15 plecăm de la cheu cu motorul, fără să mai uzurpe nimeni locul de la eche și, văzînd barba hirsută a lui Janot, am brusc revelația adevărului. N-a jucat el rolul nu știu cărui pașă în „Vlad Țepeș", filmul din pricina căruia am

amînat plecarea ? Nu el l-a interpretat pe Mihai Viteazul în „Marele vis", serialul T.V. după „Vulturul" ? Este contaminat, este îmbîcsit de reminiscenţele dedublărilor, este un medium propice reîncarnărilor, în plus are perversitatea să-l şicaneze pe doctor, aşa că trebuie să fiu atent, să-i contracarez emanaţiile şi oricum să-l aduc la contemporaneitatea iahtului. Spre deosebire de ieri, avînd vînt excelent, pînă la Cap Galata de pupa, ridicăm velele şi navigăm vesel cu 5,5 Nd. pe loch. Dublăm Cap Galata la 09.00, punînd prova pe sud, paralel cu coasta. Vîntul vine de la uscat plin de fervoare şi litoralul bulgăresc îşi dezvăluie farmecele, adică coaste înalte, abrupte, acoperite cu păduri, la picioarele cărora se fac, ici, colo, brîie fermecătoare de nisip şi pustietate. Numai după 30 de minute, cu 7 noduri pe loch, dublăm ultimul cargou din radă, adică depăşim punctul unde ne-a interceptat şalupa grănicerilor şi unde am auzit trosnetul rafalei. Nimeni nu vrea să se ducă în cabină. Stăm în cockpit, vîntul se întăreşte, etrava spintecă valurile uşoare, totul este ca într-un film color şi vraja navigaţiei cu vele mă spală de păcate. Există o contradicţie flagrantă între ritmul călătoriei încastrat în obişnuinţa noastră şi ritmul pe care ni-l impune *„Hai-Hui 2"*. Cel mai banal tramvai bucureştean face 7 noduri între staţiile mai îndepărtate, ca să nu mai vorbim de autobuze, propriile noastre automobile, trenurile rapide şi avionul. Etapa unei zile de turism auto este de 350—400 km în 7 ore de marş. Presupunînd că ne ţine vîntul, putem spera să realizăm pe mare în 24 de ore cel mult 320 de kilometri, ceea ce este cu totul altceva. Probabil şi acestui efort de adaptare la lentoare şi instabilitate i se datoreşte starea de nervozitate. Nu pot aplica un sfat înţelept al instructorului de vele şi navigatorului britanic J. Davies : *„Dă-i fiecăruia o treabă la bord conform pregătirii şi priceperii lui"*, pentru că, practic, deocamdată nu avem treburi la bord. Nimic mai frumos decît o coastă pustie, împădurită, ori presărată cu ogoare, cu sate rare aşezate în gura văilor care dealtfel produc efecte negative, un fel de fenomen de absorbţie, dublat de ecranarea vîntului la traversul crestelor înalte. La 10.30 dublăm Cap Ilandjîc, după ce simţisem şovăiala vîntului la vărsarea în mare a rîuleţului Paşa-Dere. La 11.00 încep să se formeze berbeci

şi creşte nebulozitatea. La 11.55 vîntul cade şi noi abia înaintăm cu o jumătate de nod. La 12.27 vîntul se roteşte spre est şi reluăm navigaţia, contabilizînd pe loch o viteză de 2 Nd. Cine la Bucureşti ori chiar la Grădiştea, ar lua în seamă capriciile vîntului şi sensul rotirii lui, în ce sens aceste date ar modifica tonusul intrigilor cotidiene, ori apetitul de aventuri estivale şi extraconjugale ? Noi însă, cei patru, depindem direct de capriciile vîntului, cu toate că navigăm absolut regulamentar în Pasa Nr. 1 însemnată pe harta de navigaţie cu două şiruri paralele de puncte roşii. Vîntul îşi face autocritica şi la 14.15 sîntem la traversul Capului Cernî Nos—Capul Negru şi vedem în prova tribord localitatea Biala. Ce rost are această descriere bucherească a unei zile de navigaţie, fără sondări abisale şi evadări din concret ? ! Are pentru cei care ne vor urma. Are pentru noi înşine. Are pentru cei care visează marea. Are pentru cei care iubesc marea. Să ştie ce face vîntul în Marea Neagră. Să ştie că-ţi trebuiesc nervi ca să-l înţelegi. Şi să fie convinşi că le este suveran, oricît ar fi de orgolioşi şi mîndri de condiţia lor umană. La bord se ronţăie pîine prăjită asezonată cu salam de Sibiu, şuncă presată, se beau citronade, se citeşte sau se doarme şi se încearcă soluţii diverse spre a evita scurt-circuitele produse între membrii echipajului, astfel că, la orele 17.25, după ce am lăsat în pupa Cap Atanas şi Obzor, Cap Cocian cu epava lui, iată-ne la aproximativ 2 Mm nord Cap Eminé în plin calm plat. Mai bine vîntul să-l tragă în ţeapă măria-sa, îmi spun, văd velele atîrnînd şi *„Hai-Hui 2“* rămîne nemişcată pe o mare fără nici o încreţitură. După-amiaza este dumnezeiesc de frumoasă. Coasta se desfăşoară spre vest, spre Bania în coame domoale, acoperite cu lanuri roşcate, încă nesecerate. Cap Eminé este mult mai înalt decît Caliacra, vîrful Ilia, la nord-est de far are 386 metri, coastele sînt abrupte şi acoperite cu pini. De la uscat vin leneş efluvii aromind a răşină şi a grîne coapte, a pămînt şi a piatră încinsă. Cap Eminé se ridică masiv în cerul luminiscent, ultimul nostru punct de reper înainte de a tenta cea dintîi traversadă a expediţiei, adică 107 Mm de cer şi apă, ceea ce pentru un iaht de 7,40 m şi un echipaj de debutanţi, nu este tocmai puţin. Este clar, toată lumea s-a aclimatizat, marea ne-a servit cîteva lecţii dure, nu se

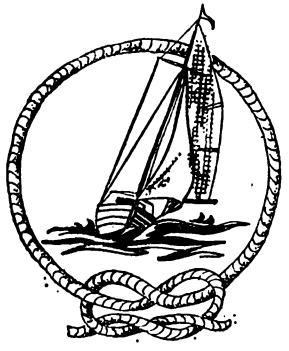
mai poate pune problema navigației costiere. Mai avem și alte lucruri de învățat de la mare. Dar vîntul ? Este ucigător să te lase mereu în pragul raiului rîvnit. Este un fel de tortură perversă să te aducă cu o medie de 5,5 Nd. pînă la 2 mile de la Eminé și acolo să te lase în sensul cel mai propriu, baltă. Stăm să numărăm orele care se scurg ucigător de lent (cum se vor fi scurs oare pe caravelele lui Columb, ori pe ale lui Magellan și ce rost are să condamnăm răscoalele de la bord și cruzimile de pe acele antecamere plutitoare ale infernului ?). Cap Eminé rămîne mereu în același loc și dintr-odată auzim țipetele speriate ale pescărușilor. Mai curînd niște plînsete de copii speriați. Pescărușii zboară repede de la larg la uscat. Îmi dau seama că pe un 7,40 m cu vele așteptarea furtunii este cu totul alta și se petrece după un cu totul alt ritual interior decît pe o navă mare, cu motoare puternice și echipaj numeros, totodată cu aparatură de navigație și transmisiuni de ultimă oră.

Deocamdată cerul se acoperă rapid cu nori nimbus, cenușii spre negru, care escaladează orizontul de la sud, spre est și nord. Pe mare se instăpînește o liniște desăvîrșită. Un mănunchi de raze cade oblic pe grîne și Cap Eminé. Dintr-odată aromele de rășină și grîne ne umplu nările. Un fulger electrocutează marea. Am văzut așa ceva condus la paroxism în Golful Mexic ; dar atunci eram pe *„Mircea"* în calitate de cronicar, *„Mircea"* avea un echipaj de 186 marinari și rangul 1 Hîrjan înfruntase în Biscaya o furtună de gradul 12, care îndeobște se numește uragan. Deci, ne luăm măsurile de precauție. Se verifică motorul, plinul de benzină, îmi îmbrac costumul de opanol, mă harnașez cu centura de siguranță, mă va dubla Răzvan, pregătim sacii de naylon cu care să ne învelim genunchii, sîntem gata să ridicăm velele, fără nici un gînd de a căuta adăpost la coastă. Dealtfel furtuna vine de la larg. Coasta ne-ar putea fi fatală. Gata ! Începe ofensiva artileriei cerești. Bolta este toată numai volbură din care țîșnesc fulgere verticale. Iarăși asist la dizlocarea calotei cerești. Iarăși flama violacee zigzaghează pe fondul negru al

norilor crăpîndu-l, iarăşi impactul cu marea este violaceu, iarăşi se aud bubuind tunetele hoinare din Rumelia, prin Caucaz şi Crimeia şi, brusc, mă conectez la meteorologia rimată pentru uzul vechilor corăbieri, aflată de la vajnicul meu instructor Iancu Stoian :

„Fulgeră mai mult ca tună
Vînt din partea unde sună..."

Nostim, drăgălaş, tunetul prevesteşte furtună, apoi trece o boare de vînt de la Burgaz (toată ziua ne-au dublat *„Rachetele"* care fac naveta Varna-Burgas-Varna). Luciul de ulei mineral al mării se înfioară. Fulgerele îşi accelerează ritmul. Cap Eminé ecranează. Sîntem în unghiul mort al vîntului. „Sus randa" ! Un fir de vînt. Uşor, aproape imperceptibil, *„Hai-Hui 2"* alunecă pe luciu. Cerul este de smoală. Peisajul aerian terifiant. Apoi marea se încreţeşte pe falii lungi, alternate de alte falii perfect imobile, ca şi cînd vîntul ar sufla prin nişte fante paralele aşezate la intervale neregulate. Ne apropiem ucigător de încet de prima falie cu valuri mici, abia nişte încreţituri Intră prova, clipocind. Apoi boarea atinge catargul. Randa se bombează uşor. Ţin şcota la mînă şi simt adierea în tot trupul, ca şi cînd *„Hai-Hui 2"* ar fi scos un lung suspin de uşurare. Traversăm fiecare falie ecranată cu viteza cîştigată în faliile atinse de briză. Întunericul se instalează în cer, pe mare şi pe pămînt. Din neant, spre nord, apar salbele de lumini de la Varna. Îndepărtate, ne despart 37 de mile, conturează fascinant desenul pămîntului. Se aprinde lumina la far Eminé. Rămînem singuri pe mare. Cu vîntul. Cu vîntul care la 22,45 aduce averse biciuitoare de ploaie. Sînt în cockpit cu Răzvan. Traversăm golful Burgas, auzim lochul clempănind vesel, cînd îl luminăm cu lanterna arată 6 noduri, aşa că lăsăm în pupa tribord cap Eminé, cu farul lui înfipt parcă în cer şi începe pentru noi cea dintîi noapte de navigaţie în plină mare !



Ce înseamnă la bordul lui *„Hai-Hui 2“* navigaţie de larg ? Întîi, că se elimină posibilitatea determinării punctului astronomic. Nu avem sextant, nici efemeridele la zi, calculul este plicticos şi mă tem că pe hulă este foarte greu să tangentezi soarele, ca să nu mai vorbim de stele. Deci, rămîne navigaţia estimată, faţă de care păstrez o mare doză de respect. Am practicat-o la bordul avioanelor, ale bravelor monomotoare şi niciodată nu ne-am dat de ruşine. Aşa că sîntem harnaşaţi în costumele de ploaie, cu centurile de siguranţă, avem la noi lanternele şi *Caietul de navigaţie*. Cel de la eche stă cu nasul în compasul „Askania-Vebb“ — deci *skipperul* trasase drumul pe hartă, măsurase distanţa, măsurase drumul adevărat, adusese la zi declinaţia magnetică, considerase deviaţia compasului ca fiind nulă şi convertise toate aceste elemente în drum compas. Făcuse toate astea cu migală şi după tipicul învăţat la *„Mircea“*. Trecuse elementele pe hartă ; apoi le trecuse în fişa de navigaţie pe care o fixase în cuişorul ei, deasupra hărţii. Ştiam capul de ţinut la compas, viteza ne-o dădea lochul şi totul ar fi fost excelent dacă şi vîntul ar fi binevoit să ne poarte pe un drum apropiat de cel calculat. Din oră în oră cartul este obligat să noteze în Caietul de navigaţie, de fapt un carnet dictando studenţesc în care deschisesem încă din timpul croazierei atlantice un capitol suculent de navigaţie astronomică sub privegherea ofiţerului cu navigaţia, locotenentul major Suciu, ora, drumul la compas şi viteza citită pe loch. Oricînd ştiam deci direcţia şi distanţa parcursă pe această direcţie. Adăugînd sau scăzînd deriva dată de vînt şi curent, putem estima punctul, o eroare de o milă sau două neînsemnînd mare lucru în cazul turismului nautic pe distanţe relativ mici. Cum

spuneam, totul ar fi fost excelent, dacă vîntul s-ar fi învoit să bată astfel încît să putem ţine la compas drumul calculat care ne-ar fi scos la Bosfor. Dar cum s-a încăpăţînat să bată în toate felurile posibile fără o logică anume, fără o anumită periodicitate şi constanţă, acum, ca să obţinem o bună viteză spre sud, trebuie să ţinem pe 200, ceea ce este departe de a fi nu direcţia ideală ; dar măcar una acceptabilă nu este, ducîndu-ne la Sozopol, ceea ce, oricum, nu este Bosforul. Trebuia să ţinem la compas 150°. Sîntem în situaţia cînd vîntul dă, hotărăsc să facem drum lung pe bordul din care dă şi spre centrul golfului Burgaz să încercăm o revenire, dacă vîntul îşi va schimba direcţia. Navigăm cu lumina compasului aprinsă şi constatăm că instalaţia de iluminat dă o eroare compasului „Askania-Vebb" de +20° ceea ce este de-a dreptul alarmant. Eroarea se constată confruntînd cele două compasuri, cel de aviaţie din cabină, fără nici o influenţă magnetică în jur şi cel din cockpit. Stingem lumina. Compasul îşi revine. O aprindem. Aceeaşi deviaţie. Hotărîm să-l supraveghem doar la lumina lanternei şi Răzvan să imagineze un alt sistem de iluminat, care să nu-l mai influenţeze. Hotărîm de asemenea să facem amîndoi carturile de noapte. Vîntul se întăreşte. Întuneric de smoală. Fără lună. Prudenţa este mama înţelepciunii pe mare şi în vreme ce unul stă la cche, celălalt supraveghează marea, care brusc a devenit fosforescentă. Cînd mă duc la prova, spectacolul este infinit mai intim decît la *„Mircea"*, fie că el s-a petrecut în Mediterana, fie că a fost dat în Atlantic sau în Marea Caraibilor. Acolo eram prea departe de val. Eram prea sus. Aici valul spală puntea prova. O jerbă de scîntei verzi albăstrii se ridică clăbucind şi foşnind din spuma fosforescentă a valului de etravă, incendiază puntea, îmi spală picioarele cu apă călduţă şi se scurge peste bord şuşotind, în vreme ce lungi flamuri scînteietoare filfîie şi ard în jurul bordurilor, contopindu-se în eşarfa siajului electrocutată de mii de lampioane chinezeşti care se sting şi aprind cu o fantezie halucinantă. Deasupra negru de smoală, din care se decupează luminile de navigaţie, verde-roşu, iar în vîrful catargului lumina albă, fantomatică, aruncînd un reflex mort pe pavilionul-giruetă. Spuma berbecilor. Silueta iahtului. Conturul

lui fosforescent. Dumnezeule, pentru o noapte ca asta merită să iei de la capăt periplul chinuitor care m-a adus aici. Nu se mai vede nici farul de la Cap Eminé. De jur împrejur, doar marea. Lîngă mine Răzvan, vîrît sub capişonul hanoracului, o siluetă doar şi din cînd în cînd, aversele de ploaie care trec peste noi, răpăitoare, dense şi calde. Băiatul ăsta, care este bărbat de-a binelea, dar cel mai tînăr de la bord îmi este simpatic într-un fel acid, contradictoriu. Cînd îşi face moacă de geniu atoateştiutor, îmi vine să-l arunc peste bord, în speranţa că aş arunca în mare, simbolic, meteahna unei generaţii grăbite să se impună, bătîndu-şi singură tobele la răspîntii. Am ascultat o poetesă puţin nepieptănată şi uşor halucinată şi nu chiar extrem de curăţică, clamînd într-o adunare a breslei : „Sînt cea mai talentată poetă a generaţiei mele", după cum un prieten bun şi scriitor talentat, cam din aceeaşi generaţie, întîlnindu-mă pe bulevard, într-o zi de primăvară radioasă, mi s-a confesat cu candoare : „azi noapte am făcut o imagine genială"... De atunci am ciulit urechea şi am băgat de seamă că s-a creat un fel de asociaţie literară de acordat patente de genialitate. Un timp am crezut că este o meteahnă exclusiv de breaslă, mai tîrziu mi-am dat seama că este un *„mal du siècle"*, care concordă cu ritmul epocii, nimeni nu mai are vreme să aştepte recunoaşterea semenilor, oamenii se grăbesc să se impună, cercul factorilor care duce aici este larg şi substanţial ; din subiectivă, chestiunea devine obiectivă şi mai la urma urmei de ce să nu aibă dreptate gînditorul german cînd spune că modestia este o născocire a mediocrilor spre a anula meritul şi capacitatea ? !

Deci, băiatul acesta nemodest, căruia îi răpăie ploaia pe glugă, cu trăsăturile estompate de întuneric, care a participat cu un elan furibund la pregătirea lui *„Hai-Hui 2"*, nedormind cîteva nopţi, lucrînd 24 de ore din 24, care prinde din zbor orice sugestie şi după ce-o bucheşte bine, o transformă în lucru util la bord, căruia îi spun în secret „tehnicus universalis", care a învăţat să facă noduri marinăreşti după manual, îmi creează, ştiindu-l la eche, o stare de certitudine, certificată de sentimentul că nu se consideră pasager la bord ; dar mai ales din observaţiile mărunte, de fost comandant de escadrilă care prin

însumare dau o imagine limpede despre membrul de echipaj, sau numai amatorul de o plimbare pe mare. Dacă las intenționat un lucru aiurea, Răzvan îl așază la locul lui cu sentimentul că este obligația firească a echipajului la bordul navei comune. Visez, ascultînd foșnetul valurilor și privind exploziile fosforescente declanșate de etravă, la o croazieră circumterestră, întrebîndu-mă dacă voi avea flerul să formez acel echipaj temerar și competent, care să găsească răspuns la infinitatea de întrebări pe care le pune dramatic marea, dar cum este de mult marți 4 iulie, ceasul lui Aurel arată 04.07, simt în obraz că s-a schimbat vîntul, venim la drum compas 150° în punctul estimat 42°34′ lat N și 27°53′ long. E, încep să se ghicească zorii, lochul indică o viteză de 3 noduri și am mai învățat ceva, după ce Răzvan s-a dus la culcare. Fixez bine iahtul pe drumul de 150° și caut în lungul straiului prova o stea simpatică din zecile și miile de stele, pentru că după ploaie cerul s-a curățat și stelele strălucesc ispititor și nostalgic ca în nopțile de iulie. O găsesc, este o stea cu pîlpîiri verzui, o fixez tangentă la strai în babord și țin drumul avînd-o drept reper, fără să mai vîr nasul în compas, putînd supraveghea orizontul și simți plăcerea profundă a navigației la acest preceas al zorilor, plin de farmec pînă la saţiu. Nicăieri ca pe mare și pe acest iaht minuscul, n-am simțit mai profund și total măreția naturii. Liniștea este absolută. Foșnetul valului de etravă nu face decît s-o sublinieze. Steaua mea îmi arată drumul și privită des, devine atît de familiară, încît o găsesc urgent, după fiecare tur de orizont. Nici o navă, nicăieri. Semn bun. Am ieșit din golful Burgaz. Mă gîndesc la secundul rămas să facă militărie cu Voica (cam greu), cu Horia care sigur se va bălăci în Argeș și va pleca pe deal cu Gigi, dulăii și arcele cu săgeți, să sperie orătăniile, secundul care nu va dormi nopțile, întrebînd constelațiile pe unde-o fi omul casei ; dar într-un fel sînt liniștit pentru că, ieșind de la Mangalia după green, am văzut pe dunetă la *„Mircea"* strălucind lentilele unui binoclu. Înseamnă că rangul 1 Hîrjan știe cînd am plecat, îi va comunica soției lui, secundul o va afla în aceeași seară și va difuza știrea celorlalte femei și prietenilor noștri. Se vor primi

ilustratele din Varna. Apoi, nu după mult timp, cele din Istanbul, cu amănunte. Așa că, cu duioșia perfidă a bărbatului plecat pe mare, liberat dintr-odată de toate convenienţele şi stupidităţile conformismului cotidian, de toate obligaţiile şi preocupările, evadat de la uscat şi renăscut pe mare, îmi caut steaua, acum plutind într-o lumină vagă, atît de vagă încît noaptea pare acolo mai ştearsă, un loc uitat de întuneric, un loc unde se petrece ceremonia tăcută a zorilor. Cea dintîi noapte de cart în plină mare. Sentimentul ciudat al eliberării. Sentimentul straniu al unei extensii a eu-lui, extensie prin porozităţile căreia se infiltrează lent şi ineluctabil macrocosmosul. Sentimentul fuziunii totale cu universul. Sentimentul apartenenţei nemijlocite la constelaţii şi la pîcla uşoară, diafană, agăţată de stele, la şuvoitul moleculelor de apă şi la valurile dulci, legănătoare, la spaţiu şi la vînt, la întuneric şi la bănuiala zorilor. Sentimentul acut al faptului că eşti viu şi puternic, aparţinînd unei ordini universale inteligente şi benefice. Predau cartul la 06.50 avînd 150° la compas şi 3 noduri pe loch. S-a făcut ziuă şi simt cum mi sa umflat capul de nesomn. La 08.07 calm plat, fără efuziuni lirice, în schimb cu dialog instructiv Aurel-Janot, cei doi protagonişti ai unui mod straniu de a comunica.

Aurel : Domnul Marinescu, cum stăm cu ouăle, dacă sînteţi amabil ?

Janot : Asta înseamnă, în felul dumneavoastră indirect de a vorbi, că doriţi să mîncaţi ouă !

Aurel : Pentru numele lui Dumnezeu ! Nu înseamnă nimic, decît exact ceea ce am vrut să întreb. Poate s-au alterat sau...

Janot : Nu este cazul.

Skipperul : Ora vă rog !

Janot : Şi 12 minute !

Skipperul : Şi cît, 12 minute.

Janot : Opt şi douăsprezece minute şi jumătate.

O voce : Domnule Marinescu, mi-e foame !

Janot : Dar, domnilor, pentru numele lui Dumnezeu, am spus-o de o mie de ori ! Cereţi ! Ce doriţi să mîncaţi ? Jambon, cîrnaţi prăjiţi, şuncă, suc de roşii, caşcaval la capac ! Vă stau la dispoziţie. Spuneţi. Şi încetaţi să cotrobăiţi peste tot. Îmi răsturnaţi toate lucrurile.

08.15. Navă comercială care vine de la Bosfor, este evident, şi se duce la Burgaz. Cel dintîi semn care ne confirmă că sîntem pe drumul bun. S-a blocat lochul, dar s-a ridicat vîntul. La 08.30 porneşte lochul, înregistrînd 2,5 Mm ; la 08.42 înregistrează 2,9 Mm ; la 09.05 se stabileşte la 3 noduri ; navigăm ţinînd la compas 140°, avem murele în tribord, deci vîntul bate din NE şi Răzvan confecţionează o nouă lampă pentru compas. Între 10.05 şi 14.00 calm plat. Rulăm, ghiul scîrţîie şi bate, cartul trebuie să stea cu spinarea în şcote spre a putea face linişte, să doarmă echipajul. Janot ori doarme, ori citeşte în vizuina lui de la postul prova, ceilalţi ori dormim, ori ne plictisim, marea este de plumb încins, de la 14.00 la 18.00 navigăm cu 1,5 noduri pe 140°, reuşind să facem 6 mile marine în patru ore. La 18.56 se întăreşte vîntul, înregistrăm 2,5 noduri pe loch ; iar la 18.59 avem 3,5 noduri, ceea ce este o viteză dacă nu onorabilă, acceptabilă şi ne pregătim pentru a doua noapte în larg. Se întîmplă acelaşi fenomen ca la *„Mircea"*. Pe măsură ce rutina de bord pune stăpînire pe noi, notaţiile în *Jurnalul de bord* devin parcimonioase, apoi laconice, apoi dispar cu desăvîrşire, carnetul acela care în mod obligatoriu stă lîngă omul de cart, cuprinzînd din ce în ce mai mult doar notaţiile *skipperului.* Notez uşor alarmat că sîntem în adevăr prea mulţi pentru spaţiul care ne stă la dispoziţie. Îngrămădirea asta de trupuri, indispoziţii, ulceraţiuni, bună dispoziţie, umor, sau lipsă de umor nu este de natură să ridice prea sus flamura moralului. Se adaugă incertitudinea celor care cred cu convingere că vederea uscatului este singura certitudine pe mare. Se adaugă faptul că nu poţi să dormi, fără ca cineva să nu te împingă sau numai atingă, fără ca altcineva să nu întrebe ceva cu glas tare, *skipperul* să nu ceară blestemata lui oră exactă ; ori dacă nimic din toate astea nu se întîmplă, atunci să fie calm plat şi ghiul să zăngăne ca pe o corabie abandonată şi *„Hai-Hui 2"* să arate ca o corabie abandonată şi uitată de Dumnezeu pe mare. *„Hai-Hui 2"* este ideală pentru un echipaj de doi. Cum nu putem arunca peste bord doi dintre noi nici prin tragere la sorţi, nici prin forţa armelor, intrăm plini de zel în carturile celei de a doua nopţi în larg, care o repetă pe cea dintîi, cu deosebirea că vîntul este cu totul incert, a slăbit

și cu multă bunăvoință din partea cartului se poate ține la compas un drum de 150°. În secret mă rog lui Eol s-o țină așa, sporindu-și viteza cu măcar 3 m/s. Știau cei vechi de ce jertfeau zeilor înainte de a se ambarca și a lua marea.

Miercuri în 5 iu'ie la 04.00, împotriva rugilor mele fierbinți, vîntul cade, apoi se rotește scoțîndu-ne peri albi. La 09.20 fac punctul estimat : φ_e 41°54'N și λ_e 28°25'E în care φ_e este latitudinea estimată și λ_e este longitudinea estimată, ceea ce se traduce prin 41°54' latitudine nordică și 28°25' logitudine estică. Pus pe hartă, punctul ne indică o poziție apropiată de traversul Capului Koru, la sudul căruia se află golful Igneada și coasta rumeliotă. Distanța de coastă, numai 15 mile marine. Sîntem evident sub zodia acestui loc fără vînturi, cum ne-a spus nea Petko, corăbierul, și a unui curent puternic care aduce cu el cele mai eterogene produse ale vieții pe pămînt : ambalaje din plastic, plaga contemporană a mărilor și a oceanelor, resturi ale unor obiecte din lemn aruncate în rîurile din interior, ferigi, crengi, dopuri și alte mărunțișuri stupide. De la 10.15 la 12.12, abia realizăm o viteză medie de 2 noduri. Foarte clar, desenată cu un tuș albăstriu, se vede în prova tribord coasta turcească. Vîntul, atît cît este, refuză să ne mai ducă pe 150°, drum care ne-ar fi scos la cîteva mile marine vest de intrarea în Bosfor. Putem ține doar pe 200°, ceea ce ne îndepărtează mult spre vest, dar cum nu noi decidem, ne supunem și pe o zi radioasă, înnebunitor de lent, ne apropiem de localitatea și portul Padima. Cum este evident că intrăm în apele teritoriale turcești, doctorul este obligat să arboreze pavilionul Turciei. Doctorul oficiază grav, pătruns de importanța momentului. Cînd mă vede cu mutră de înecat, mă apostrofează jignit : „Am făcut nodurile excelent. Ce mai vrei ?"... Nu vreau nimic, decît să desfacă cît mai repede nodurile lui strașnice și să schimbăm pavilionul cu maximum de viteză. În loc de pavilionul otoman, îl ridicase pe cel al Uniunii Sovietice, confundînd semiluna, cu secera. Marea este populată cu nave care vin de la est, se aliniază în prova noastră și, se pare, scot nisip de pe fundul mării. La 18.30 distingem totul cu ochiul liber și Răzvan, nemulțumit de punctul estimat prin calcul, ne face o demonstrație de stabilirea punctului cu aparatul de radio portativ „Gloria", sau

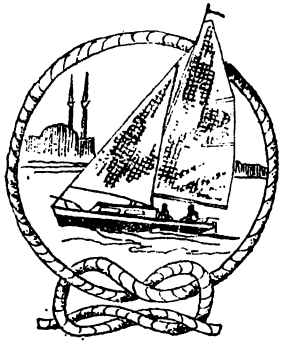
altă marcă la fel de glorioasă. Instalează harta „Partea de vest a Mării Negre" scara 1 : 750 000 pe paralela de 44° pe masa de navigație, o orientează aproximativ pe linia N—S, face o stingere a postului de radio Istanbul ; alta a postului de radio Varna și stabilește că ne aflăm la cel mult două ore de marș de intrarea în Bosfor. Îmi amintesc de un principiu elementar al gîndirii militare, care nu strică nimănui, în nici o împrejurare, potrivit căruia nu trebuie să confunzi niciodată dorința cu realitatea. Dorința băieților este să se vadă la Istanbul. Dar vai, vîntul, domnul nostru atotputernic, a pus între noi și Bosfor încă 45 de mile marine ; deci răbdare. În plus, pentru a induce în eroare pe neavizați, între Padima și Cap Karaburun, de care ne apropiem vizibil, mai există și Bosforul fals, adică ieșirea la mare a lacului Terkos prin valea Terkos-deresi, care vale se vede numai venind din NE cum venim noi și este străjuită la est de cele 7 grohotișuri roșietice conform cărții *Pilotul Mării Negre*. Văd grohotișurile în lumina cu care le bate soarele la asfințit și rămîn la eche pînă cînd briza de seară ne trece peste ispita de a confunda „punctul" radio tip Răzvan, cu intrarea în Bosforul fals, notat și subliniat pe fișa de navigație H 18, ceea ce înseamnă Harta Nr. 18. Marea se populează de-a binelea. Șirul de barje, mai curînd de nave amenajate special spre a scoate singure nisipul și a-l depozita în calele lor, este de-a dreptul înveselitor. La 19.40, cînd predau cartul schimbului Janot-Răzvan, situația și peisajul se prezintă îmbucurător. Adică, la 2 Mm de coastă se alinie „nisiparnițele", cum le spun băieții, ca un fel de dublură a coastei. Apoi vine coasta, o curea de plajă cu nisip argintiu roșietic, fin, de unde se ridică abrupt o faleză verticală, roasă de vînturi, roșietică, prevestind ariditatea. Peisajul continental, deci cel rumeliot, este frămîntat, numai văi rîpoase și dealuri, care ajung spre 200 de metri înălțime. Localități puține. Ici, colo, petice de verdeață. Pîlcuri de pini. Și cam atît, dacă se exceptează culorile trandafirii ale amurgului în care se spală valurile ușoare și castelele navelor ; ori zgomotul de fierărie neunsă al bigilor și scafelor ; ori bufnetul maldărului ud de nisip trîntit pe fundul metalic al „nisiparnițelor". Cuplul de cart mă asigură că nu se va apropia de coastă sub două cabluri, pentru că obosesc

mereu să comunic credința mea în hărți, în faptul că recifele au fost depistate, măsurate, trecute pe hărți, indicate și că ochiul ne înșală, mai ales cînd, slavă Domnului, n-am frecat coasta asta pînă s-o năduşim — primesc un răspuns încurajator, știm să identificăm Capul Karaburun după ruinele vechii baterii și după stația de salvare văruită, pe care scrie cifra 14 ; după cum am comunicat cartului să fie cu atenție, Capul este înconjurat de pericole submarine : stînci, un banc submarin și alte delicii din aceeași familie. Adorm în țăcănitul lochului. Cartul are misiunea să ne scoată de sub influența coastei și să dubleze capul Karaburn. La 00.10 îi schimb pe cei doi, care s-au achitat excelent de sarcină, executînd un număr serios de volte. Sînt pus în situație lapidar, și mi se arată... Bosforul. Să juri că farurile care se văd pe orizont sînt Rumeli și Anadoli. Băieții sînt entuziasmați de treaba făcută și nu pot să le stric somnul după ce au stat o jumătate de noapte în umezeala din cockpit pisălogindu-i cu trista dar adevărata realitate. Zic ca ei, Aurel își ia premicul dejun explorînd pungile de plastic care foșnesc în toate chipurile, vine lîngă mine la eche și, cum marea este blîndă, se văd ici, colo grupurile de lumini de poziție ale „nisiparniților", se aude huruitul lanțurilor și scîrțîitul parîmelor metalice, cum se văd stelele și pe mare plutește pîcla aceea umedă pe care numai „cartul cîinelui" o cunoaște și gustă, este un chin inutil să-l țin de cart, lucru pe care doctorul îl aprobă cu entuziasm. Așa că, plin de demnitate, se duce la prova pentru oarecșice treburi intime, după care, cu cel mai elegant gest, cu un gest plin de superbie marinărească, dezleagă găleata cu pricina nu de la catarg, pentru a ține capul saulei în mînă cînd o aruncă în mare ; ci de la toartă. Continuîndu-și gestul, zvîrle găleata peste bord, și... rămîne în mînă cu saula inutilă. Vai nouă ! Pierdută în Marea Neagră și în întuneric rămîne pentru echipaj brava găleată sanitară. După ispravă, se duce să-și regăsească somnul pierdut. Îi făgăduiesc în gînd un frecuș la Istanbul, de manieră ucigătoare, care să-l conducă la achiziționarea inventarului aruncat pe apa sîmbetei. Gîndesc la sentimentul subaltern care mă încearcă văzînd luminile de poziție ale navelor la ancoră și farurile care tivesc orizontul. Un sentiment de solidaritate, de nesiguranțate, de

confort, un sentiment mediocru care înecă în duioşie lacrimogenă sentimentul pur şi aspru al solitudinii. Un fel de sentiment de colocatar într-un bloc cu două lifturi dintre care unul defect, adversităţi şi intrigi de palier, cu ţipete şi bufnituri matrimoniale ; dar plin de solicitudine şi rezolvări în comun ; laşi cheia la vecină ; ori banii de lumină ; ori îi cumperi laptele, ori pîinea şi mîhnit că-l încerc cu satisfacţie, adorm brusc zece secunde, adorm atît de adînc încît visez şi cînd mă trezesc la fel de brusc sînt departe de drumul pe care ar fi trebuit să-l ţină un *skipper* şi, în timp ce mă lupt cu velele şi cîrma să aduc prova pe farul care se vede aproape sub orizont, cel puţin 20 de mile îmi zic, mă trec sudorile. Uite aşa adorm solitarii la eche (pînă a nu se aplica cîrma automată) : ori nesolitarii şi dacă se întîmplă să fie şi vînt bun, barca să fie echilibrată şi tu să cazi peste bord, pînă să-şi dea seama sforăitorii din cabină de ce se întîmplă, eşti înecat de-a binelea, după cîteva ceasuri de spaimă cumplită. Trebuie să fie terifiant să vezi iahtul dispărînd în noapte, tăcut ca moartea. Jur acolo pe loc, ca noaptea să mă leg zdravăn. De fapt pic de somn, nopţile nedormite sau petrecute în stare de semitrezie îşi spun cuvîntul şi niciodată n-am să mai plec pe mare, după ce am muncit ca un rob la iaht. Sînt concluziile care, lipicioase, dezlînate, greoaie se înfiripează într-un creier posac, unde gîndurile se formează sporadic, hop, iarăşi am făcut un rondou de 360° ; ce dracului, domnule, cască ochii, aiurea, n-am reflexe şi nu mă stăpîneşte decît un gînd : să dorm. Să dorm adînc, abandonat, să dorm la nesfîrşit şi să nu mai mănînc în veci de veci salam de Sibiu cu pesmeţi şi nici să nu-mi mai beau afurisitul de oţet de mere cu miere de albine, reţetă care m-a vindecat de boala cu care m-am întors de pe Ocean, dar de care mi-e lehamite. Să mănînc pîine proaspătă şi iarăşi să mă apuc de dormit. Chiar nedormit cum sînt, uşor abulic şi bun pentru dicteul automat ; îmi dau seama că cea mai grea parte a croazierei a luat sfîrşit, că echipajul a depăşit cîteva situaţii limită complexe şi că de aici încolo, pînă la o nouă ieşire la Marea Neagră, ne va aştepta cea mai frumoasă parte a călătoriei noastre. Desigur, din pricina nesomnului anticipam cu 25 de mile marine lumea fabuloasă care ne aş-

tepta, pentru că ar fi fost suficient un green venind de la larg, îmi scuip în sîn și navig pe 120° cu o viteză exaspeantă de 2,5 noduri. În general îmi adjudec carturi duble. Nu are rost să trezesc pe cineva, atîta vreme cît perioada critică a trecut și la 04.40 „nisiparniţele" scufundate pînă la copastie, ne ajung din pupa și, ținînd prova pe est, dispar la orizont ca și cînd, acolo, ar fi un anafor cumplit, care le-ar înghiți într-o clipă. Faptul că sînt încărcate dincolo de ori ce prudență, îmi certifică propria mea previziune de timp frumos. Ieri, de la aceste nave pașnice ni s-a strigat „bravo". Parcă mi-ar fi agățat cineva o decorație la catarg. Știu acum că ceea ce a stîrnit entuziasmul cartului Janot-Răzvan, au fost farurile de pe capurile Kîsîrcaia și Eschifener... Cînd predau cartul, traversada este încheiată de 12 ore și fiind joi în 6 iulie, scontez ca spre după-amiază să aruncăm ancora la Istanbul.

ÎN BOSFOR



Este un du-te vino de „nisiparnițe", adică cele care au scos nisip și au încărcat azi-noapte ne ajung din pupa, ne dublează, dublează Cap Eschifener și toată peninsula dominată de munții Mermedjik-Sirtlar și se duc la Istanbul, în vreme ce alte barje, goale, ne dublează în sens invers. Echipaleje sînt reduse la minimum. După îmbrăcăminte, oamenii aceia sînt săraci și după semnele amicale pe care ni le fac, sînt prietenoși. Este evident că aceste cantități uriașe

de nisip nu folosesc decît la construcții masive și nu văd unde în alt loc decît la Istanbul. Aud o conversație la prova Janot-Răzvan :

— Am trecut de mult de Bosfor.

— Ne duce în Anatolia.

Rîd mînzește și cum vîntul cade, la 09.15 se pornește motorul. Ținem drumul barjelor. Este senin și cald. Peisajul la coastă, aspru și arid, are în el o frumusețe sălbatecă, dură. Desigur, apar ca la carte și după carte reperele de navigație, adică vechea baterie ruinată de pe capul Kîsîrcaia și stația de salvare de lîngă sat, pe care se distinge prin binoclu cifra 6 — stațiile de salvare de pe coasta rumeliotă sînt notate cu cifre pare, pornind cu 2 de la Aklama, 2 Mm vest Cap Rumeli, se vede clar grohotișul consemnat în *Cartea Pilot,* jumătățile de oră se scurg monoton, cu motorul avem o viteză constantă de 4 noduri, marea este animată și mă pasionez pentru navigația costieră, mai exact pentru stabilirea punctului și confruntarea hărții cu reperele de la uscat. La 10.56 ne taie prova o șalupă de patrulare. O salutăm cu sirena și cu echipajul la front. Ni se face semn să ieșim mai la larg, baia Kilios și un sector nordic prelungit cu 2 Mm de la Capul Eschifener fiind interzise pentru navigație. Există o tendință a civililor înrăiți de a transla în navigație obiceiuri de la uscat, ca și cînd aparenta libertate pe mare este una universală, în care fiecare face ceea ce-i poftește inima. Desigur este o imagine falsă și nu de puține ori, costisitoare. De la regulile privind prevenirea abordajelor și pînă la ordinea manevrelor de acostare, ca să nu mai vorbim de respectarea paselor, a raioanelor interzise navigației, de cunoașterea avertismentelor și a instrucțiunilor pentru navigatori, marea impune un anumit mod de a înțelege și practica libertatea, pe care *skipperul* este obligat să-l impună, indiferent de mimica dezaprobatoare a unuia sau altuia de la bord. Rațiunea aplicării tuturor regulelor este aceea de a preveni o catastrofă ; ori incidente costisitoare ca o punere pe uscat ; de a evita orice conflict cu autoritățile, care poate conduce la neplăceri, amenzi sau confiscarea iahtului, singurul responsabil în toate ipotezele posibile și imaginabile este „*master*"-ul și ar trebui să existe desigur o doză de onestitate a fiecărui om de la

bord, care să-l împiedice să-și impună un punct de vedere mai mult decît de diletant, într-un domeniu în care pînă și citirea unei hărți constituie pentru el o dificultate. Îmi aduc aminte de panseurile emise în timpul nopții de groază de la Cap Caliacra și-mi jur să nu cedez nici o iotă din ceea ce asigură reușita croazierei. Nu sînt dispus s-o ratez, nici dacă la Istanbul voi fi silit să apelez la serviciile TAROM-ului pentru a repatria un veșnic protestatar ; dar cum sîntem departe de a ajunge acolo, dublăm în larg fermecătoarea baie Kilios, însemnată ca adăpost împotriva vînturilor de E și S dar plină de stînci și o foarte accentuată agitație a mării și savurăm peisajul cu coaste abrupte, tamariști, pini, clădiri albe suspendate deasupra rîpelor, apoi dublăm capul Eschifener și, trecînd între acesta și stînca Kalafotia, arcuim coasta dantelată adînc, acoperită cu păduri, ferăstruită de văi fermecătoare în care se văd taberele multicolore de corturi ale turiștilor, ca aceea din golful W. Cap Uzunie. O încîntare. Verdele pinilor presărat cu pete de culoare, solul roșcat, apa rîului care se varsă în mare, albăstrui-verzuie, caiace și bărci gonflabile, trecem și iată ruinele forturilor care preced Cap Rumeli, iată Rumeli-Feneri cu casele cățărate în poala rîpelor, cu șantierele de caice tradiționale ; iată farul Rumeli care marchează intrarea în Bosfor, precedat în mare de stîncile Kiani, și, dincolo de gura largă a Bosforului, farul Anadolu, care înseamnă intrarea lui pe țărmul asiatic. Cînd am intrat în Bosfor cu *„Mircea"* era la începutul lui martie, pe coastele abrupte se vedea zăpada ; acum totul are aer estival ; iată că nu mi-am dus echipajul în îndepărtata Anatolie, la Trebizonda, unde chiar că nu era rău să ajungem și la eche, traversez intrarea spre a înscrie iahtul în apropierea coastei asiatice, în sensul curentului și al regulelor de circulație în Bosfor. Nicăieri ca aici nu am avut senzația acută a sfericității pămîntului. Văzută de pe *„Hai-Hui 2"*, Marea Neagră este o calotă sferică atît de bine conturată, încît ai impresia că, navigînd spre sud, aluneci la vale pe această calotă, ca de pe o minge uriașă. Mă pregătesc sufletește să consum regalul care este navigația cu iahtul în Bosfor. Este ora 15.15, din aval, prin mijlocul strîmtorii urcă petrolierul grecesc

„Marizina", cred că de 80.000 tone și din Marea Neagră intră în strîmtoare *„Jalamani"*, cargou de mărfuri generale al unei țări arabe. Forfotă de caice turcești, construcții tradiționale din lemn, pîntecoase piturate în roșu cîrmîz și portocaliu, în albastru și în verde, șalupe de pasageri care se țes între cele două maluri pe care se țin lanț localitățile, porturi vesele înconjurate de grupuri de case zvelte apoi mahune și bărci pescărești, remorchere și mereu „nisiparnițele" în neostoitul lor du-te vino. Ambele coaste sînt sfredelite de golfuri adînci, pline de o poezie ciudată, în care orientul pierde ceva din farmecul tradiției, în fața utilitarismului occidental : Minarete albe și tumarișți, case în stil turcesc, din lemn, cu bîrfelnițe, acoperite cu olane roșii, deasupra lor coroana unui stejar și în port clădirile rectangulare ale oficialităților sau vilele moderne cu garaje, care exclud moliciunea curbei și reveria arcadelor. Orice navă care vine din Marea Neagră și face escală la Istanbul, trebuie să acosteze pentru vamă, patenta de sănătate și pașapoarte la Biuiukdere-Limanî. Dar... formele se mai pot face și la Galata, în port, la vama centrală. Scrie în fișe. La sud de Tabia șoseaua filează coasta. Așezările pitorești se aglomerează. Navigația devine prilej de turism. Sinuozitățile strîmtorii, cu golfuri largi și cheuri, cu bărci automobil gonind cu prova deasupra apei și vapoare uriașe depășind cu suprastructurile înălțimea blocurilor de la uscat, răsplătesc din plin zilele de asceză ale ochiului și navigație în solitudinea mării. După-amiaza radioasă scaldă apele și munții într-o lumină diafană, transparentă, cu irizări de smalțuri albastre. Lăsăm în tribord golful larg de la Biuiukdere, dublăm capul Selvi, vedem Palatul de vară al sultanilor pe coasta rumeliotă și parcul de stejari seculari, tăiem pe diagonală baia Beikoz-Limani, încep să apară industriile Istanbulului și după Cap Ciakal intrăm în partea strîmtă a Bosforului, unde apa se vede curgînd spre sud, un fluviu rapid, cu valuri mici la gîtuituri. Casele sînt ridicate chiar pe stîncile malului, au debarcadere, familiile se îmbăiază la țărmul propriu, unele case au hangarele pentru bărci sub o boltă zidită fie în corpul clădirii, fie exterioară ei și, după ce dublăm capul Kanlîdja, la sud

de Eschimahale, vedem un golf tixit de iahturi superbe de croazieră oceanică, cu bărcile de serviciu legate la pupa, la uscat vile somptuoase cu grădini care sfîrșesc la debarcaderul propriu și toate semnele opulenței, de la mobilierul teraselor, pînă la bărcile automobil cu motoare *„Johnson"* de 100 C.P. Viraj. Stop motorul. Răzvan intră în legătură cu o ființă mai mult decît obeză, dar binevoitoare, probabil bărbat, care ne spune că după ruinele care se văd pe țărmul rumeliot și pe care le recunosc ca fiind Rumeli-Hisarî, se află un port de iahting numit Bebekkioiu, unde se fac și vizele vamale. Pornim motorul, aici este evident un club particular și închis, cu un șantier propriu, constat că pe hartă curentul este indicat ca avînd 5 noduri, ceea ce depășește cu un nod viteza noastră și după ce dublăm Anadolu-Hisarî, cetatea geamănă, o poveste întreagă cu aceste fortărețe otomane care au format capetele de pod pentru cucerirea Constantinopolului, pun prova pe portul de iahting, în mijlocul căruia, pe o stîncă, se află un far și în rada căruia sînt ancorate zeci de ambarcațiuni de sport și turism. Curentul se transformă în torent. Dăm un tur de orizont în portul de iahting, întrebăm, primim o sută de răspunsuri, reținem Galata, asta o știam și eu, sînt anunțat ritos că nu mai avem combustibil, este și firesc, navigăm de la orele 09.15 numai cu motorul, este ora 18.00, soarele a trecut spre apus și este cazul să găsim un loc unde să acostăm, ori să ne legăm la o geamandură. Pînă să mă dumiresc, intrăm în curent și dublăm capul Arnavutkioi, tivit cu schele pentru tras bărcile și un local care îmbracă tot debarcaderul. Întrebăm de vamă, sîntem întrebați ce motor avem și dacă nu vrem să-l vindem. Rondou și întoarcere la Bebekkioiu. Luptă cu curentul, este o lumină opalescentă, golful este plin de bărci cu familii întregi care mănîncă niște castraveți ciudați și beau bere, ne strecurăm printre motor-cruizere și iahturi legate la geamanduri, căutăm și găsim una liberă, venim la acostare și cum acolo este o barcă ocupată de trei tineri care mănîncă același soi de castravete și beau bere, aceștia îi dau o mînă de ajutor lui Răzvan să se lege la geamandură. *Este joi 6 iulie*, orele 18.10. *„Hai-Hui 2"* se află legată cu prova la geamandură în portul de iahting Bebekkioiu Istanbul. Penko

Gekov ne recomandase portul de iahting Moda, la sud de Istanbul, pe coasta asiatică. Pentru echipajul care vrea să viziteze Istanbulul cu ușurință, Bebekkioiu este un port de iahting ideal. La 18,15 vedem un pescador românesc coborînd spre sud cu tot echipajul pe punți. Citesc prin binoclu *„Delta Dunării"*. Inutil ne agităm. Nu ne vede și nu ne răspunde nimeni. Este și firesc. Facem schimb de bunătăți cu băieții din barcă. Ne dau castraveți și piersici, le dăm rom și nu mai știu ce. Apoi Janot ne face o salată orientală de zile mari, Răzvan scoate de la secret niște icre de Manciuria, se fac tartine, bem coniac, Răzvan a făcut vesela încă în Marea Neagră, risipim apa de băut pentru spălarea de seară și simt fizic cum mă pătrunde liniștea, o liniște plină de încredere, o liniște echilibrată și tonică.

Automobilele trec vîjîind pe strada care dublează cheul. Promenada-cheu este plină de lume. Cheul are un debarcader de lemn de la care pleacă și la care vin zeci de bărci. În prova tribord o terasă restaurant deasupra golfului. În prova stația de benzină, cu debarcader, în dreapta ei un restaurant sub coroana unui arbore gigant ; în stînga o moschee, apoi un palat sumbru, grădină cu palmieri, mai departe un parc și promenada. În tribord, dincolo de stradă, vile și în spatele lor coasta abruptă, acoperită de arbori. Lume. Miros de carne de oaie friptă pe jar și ceapă prăjită. Vîjîitul automobilelor. Muzică. Dintr-odată liniște. Și glasul muezinului. Glas aspru și totuși melodios, un glas amplu și patetic imprimat pe bandă și transmis prin amplificatoare, care stăpînește cerul plin de lumina senzuală și pufoasă a amurgului. Apoi se întunecă și se aprind cele două lumini cu sclipiri care definesc Capul Kandilli, opus nouă și portul Bebekkioiu. Apoi se aprind lampadarele care tivesc ambele maluri ale Bosforului. Se aprind luminile în vilele și blocurile din Bebek și dincolo, în Kandilli. Tot Bosforul se umple de luciul acestor lumini. Trec nave iluminate feeric. Și, în sfîrșit, somnul. Somnul prin care simt legănarea iahtului și aud, pînă tîrziu, fîșîitul pneurilor pe asfalt.

ESCALĂ LA ISTANBUL (I)

Vineri în 7 iulie sîntem într-o cu totul altă lume. Nu este vorba numai de calitatea luminii şi de originalitatea peisajului, după cum nu este vorba neapărat de faptul că ne începem ziua pe apă cînd legănaţi dulce, cînd aruncaţi într-un ruliu cu înclinaţii de peste 20° într-un bord sau altul, însoţite de zăngănitul veselii şi bufniturile lucrurilor catapultate de pe masa de bucătărie. Este vorba de a pătrunde în interiorul lumii care ne înconjoară şi a o înţelege în esenţialitatea ei, pentru a putea trăi în ea, fără notă discordantă. Cu toate că am ajuns la Istanbul teferi şi sănătoşi, lumea la bord are un aer ofensat şi iritat. Nu se zice bună dimineaţa şi, slavă Domnului, s-a dormit zdravăn, în plus, aseară s-au mîncat tartine cu icre de Manciuria, dar se vede treaba acest soi de icre are calitatea de a anihila umorul. Deocamdată debutăm prin a ne bărbieri la sînge şi a ne spăla radical cu apă dulce. Printre picuri constat că există trei lumi în care coexist simultan : lumea de la bord, lumea de la cheu şi din Bebek, lumea Bosforului, absolut fascinantă. Ştiu că la cîteva mile spre sud există cealaltă lume, lumea Istanbulului. Deocamdată îi interzic accesul la bord, din teamă şi puţină laşitate şi puţină comoditate. Janot făcuse declaraţii patetice că nu-l interesează turismul, adică vizitarea oraşelor şi că în general nu-l interesează decît marea ; am luat declaraţiile ca pe lucruri drăgălaşe, făcute în puţinele lui clipe lirice, aşa că am stabilit zi liberă la Istanbul pentru echipaj, de serviciu la bord rămîne skipperul, care se află aici pentru a treia oară. Programul a fost acceptat fără nici un protest. La 09.00 sîntem gata să ne dezlegăm de la geamandură, cu intenţia de a face plinul de combustibil. Se constată că ancora Hall, funda-

risită aseară pentru siguranță și-a răsucit parîma în jurul lanțului de la testul geamandurii. Cum Răzvan și Aurel se chinuie să desfacă încîlcitura, iată că de la debarcader se desprinde o universală vîslită de un bătrîn voinic, ars de soare, cu părul alb coliliu, un bătrîn frumos, care știe românește, ne ajută să dezlegăm ancora și ne spune că iahtul acestei geamanduri este plecat în croazieră, deci putem rămîne la ea pe tot timpul escalei la Bebek. Dumnezeu al navigatorilor cu vele, iată o față a providenței. Se pornește motorul, facem slalom printre iahturi, acostăm la debarcaderul pompei de benzină și cum doctorul împarte cu mine dolarii generos puși la dispoziție de ONT Timișoara, facem o vizită la AK-Bank, schimbăm dolari pe lire turcești și prima cumpărătură pe care-o fac constă în patru sticle de „gazosu", un fel de apă sifonată, ușor îndulcită, dar rece ca gheața pe care o bem acolo, la stația de benzină. Sîntem întîmpinați cu amabilitate infinită. Cafeneaua pe care am văzut-o de la bord este umbrită de un dud străvechi, interiorul este intim, răcoros, doi polițiști cu pistoalele atîrnîndu-le la șold joacă table, este o piațetă umbrită de platani giganți, apoi moscheea, în curtea căreia sînt instalații sanitare, sîntem ajutați să facem plinul, ni se indică de unde să ne aprovizionăm cu apă, apoi, cu motorul ne întoarcem la geamandura „noastră", unde bravul bătrîn ne așteaptă cu o barbetă zdravănă, din parîmă vegetală, cu care ne legăm la geamandură, fără să mai fundarisim ancora. Mai mult. Bătrînul se oferă să-i conducă la cheu pe băieți. Îi facem cadou bătrînului miere de albine (avem un stoc impresionant) și un pachet din cei mai buni biscuiți ai bordului. Tevatura dinaintea plecării, lucruri uitate în ultima clipă, apoi echipajul părăsește bordul și rămîn singur, dintr-odată deconectat de la starea de iritație permanentă, plonjînd adînc în splendoarea zilei de vară și în forfota de toate genurile care mă înconjoară. Janot a luat cu el pașapoartele, lista de echipaj și „Diary" spre a face formele vamale și a aplica în „Diary" ștampila portului Istanbul. Se vor expedia mesaje în țară, spre liniștirea alor noștri. Nu știam pe cînd frecam puntea cu toată convingerea că secundul, după ce pusese în mișcare prietenii și amabilitatea unor foruri oficiale, cerînd buletine

meteo din tot cuprinsul Mării Negre, expediind telexuri la consulatul din Istanbul, era pregătit să declanşeze o operaţiune aero-navală pentru recuperarea echipajului taciturn, dispărut fără urmă din noaptea furtunii aceleia la Cap Caliacra, care, de fapt, a bîntuit cu furie toată Marea Neagră, la uscat dezrădăcinînd copaci şi luînd acoperişuri. Oricît de aspre ar fi reproşurile care ni s-ar putea face în acest sens, nu avem nici o vină. Lipsiţi de un radio-emiţător, receptăm doar idilicele emisiuni ale postului „Radio vacanţa" şi ne încredinţăm mesajele poştelor internaţionale, cunoscute din croaziera naveişcoală *„Mircea"*. Aşa că, după ce fac ordine exemplară la bord, după ce arunc pe toată suprastructura găleţile cu apă de mare recomandate de Moitessier ca servind de conservant lemnului, am în faţă o zi întreagă de plajă, baie, pregătirea etapei următoare, sistematizarea observaţiilor, organizarea croazierei, însumînd experienţa cîştigată pînă aici. Cînd comandantul Hîrjan a primit ilustrata expediată de la Istanbul i-a telefonat Stelei, spunîndu-i că rezervele lui au căzut şi că de aici încolo este sigur că ne vom întoarce întregi şi nevătămaţi. Comandantul Hîrjan avea dreptate, pentru că ziua aceasta de vineri 7 iulie este o zi fastă, care are calitatea să opereze cu sinteze şi în acelaşi timp să fie o zi exuberantă de vacanţă. Deci să-mi arborez portretul de lup de mare, neapărat cu pipa de rigoare, neapărat cu cascheta purtată prin Caraibi, căreia i-am fixat o ancoră din metal, sacrificată de Bobi de la epoleţi şi să mă ocup un ceas de marinărie.

Prima concluzie este că întotdeauna o barcă cu vele va fi prea mică pentru un echipaj format din patru deştepţi, indiferent de lungimea ei peste tot, sau numai la linia de plutire. Cu cît numărul deştepţilor se reduce, cu atît barca va naviga mai vesel. (N-am spus „mai bine"). Din această constatare s-a tras concluzia că, fiind nevoie de un singur deştept la bord, nu mai este nevoie de echipaj şi aşa s-au născut solitarii. Cum n-am atins gradul de polivalenţă necesar solitarului şi nici pe acela de mizantropie maximă care să mă alunge dintre semenii mei în solitudinea absolută a mărilor, rămîn la formula echipaj,

totdeauna în număr impar, cum se recomandă pretutindeni în alcătuirea acestor microsocietăţi plutitoare şi cum orgoliul ca la primul voiaj să nu am marinari de profesie la bord s-a consumat ; la următoarele croaziere, dacă vor viza vreo performanţă, voi forma echipaje amarinate şi din oameni care stăpînesc velele.

Aici se impune disocierea care trebuie făcută între performanţă şi turism nautic. Şi în acelaşi timp, lauda echipajului de la *„Hai-Hui 2"*, care cu un iaht netestat suficient, proaspăt lansat la apă, fără nici o experienţă de iahting, a adus iahtul de la Tomis la Bebekkioiu, oferindu-i skipperului plăcerea de a se prăji la soare în Bosfor. Cum sindicatele şi sindicalismul nu este invenţia nimănui de la bord, trecem la o a doua concluzie, neinteresantă pentru lectorul fără pasiuni nautice şi anume : motorul şi proprietarul său Janot. Desigur, este bine ca motorul auxiliar, un *„hors-bord"* de minimum 8 C.P. să fie al iahtului, asta nu pentru a-l exclude pe Janot, ci pentru a da skipperului posibilitatea de a acţiona oricînd, în orice împrejurare şi fără nici o rezervă, în deplină cunoştinţă de cauză. Skipperul trebuie să cunoască metehnele motorului, să ştie cum girează iahtul cînd se foloseşte motorul, ce inerţie are, cum se poate evita ieşitul elicii din val şi supraturarea motorului, aşa cum s-a întîmplat în seara care a precedat noaptea de la Cap Caliacra. Janot nu şi-a cruţat o clipă motorul, ba dimpotrivă. L-a solicitat şi suprasolicitat atunci cînd nevoia a impus-o şi, desigur, fără acest motor am fi dus-o mult mai greu şi în Bosfor, imposibil, sau aproape imposibil. Dacă *„hors-bordul"* are inversor, atunci se poate spune că se atinge superlativul.

Este rîndul discuţiei despre barca de serviciu, dinghy, anexă rigidă sau gonflabilă care la *„Hai-Hui 2"* există ; dar este ca şi cînd n-ar exista. *„Hai-Hui jr."*, anexă din plastic, rigidă, stabilă, cu pereţi dubli, excelentă, inscufundabilă, bună şi ca barcă de salvare deci, a rămas la Grădiştea, aşezată deasupra cuştii domnului Raj. Ca s-o fi luat la remorcă era o mizerie, ne frîna, ne îngreuna manevra şi la bord putea fi fixată doar deasupra cabinei, lucru incomod şi, dacă stăm să judecăm sever, neîncercat din comoditate şi grabă. În cazul unei acostări direct la

cheu, nu se nasc probleme. În cazul de față, iată însă că devenim tributari bunăvoinței sincere ; dar tributari în ordinea morală a lucrurilor. Naveta iaht-debarcader, aprovizionarea cu apă, depind de altcineva. Avem o barcă gonflabilă, dar nu ne obosim s-o punem la punct și nu cred că cineva îmbrăcat de oraș se va așeza turcește pe fundul ei. Oricum eram obligat să încerc. În cazul unui naufragiu, cred că ne ducem cu toți la fund, înainte de a o putea umfla cu pompa pneumatică de picior. Deci, nota zero la capitolul anexă. Îmi fac o mie de reproșuri și o autocritică atît de severă încît adorm plin de pocăință, lăsîndu-mă legănat de ruliul dulce, fără să visez lei. Se mai pot adăuga cîteva observații suculente de ordin meteorologic, al regimului vînturilor, al curenților și temperaturii Mării Negre, al raportului dintre viteza și direcția vîntului și viteza și deriva iahtului, a faptului că în Turcia există evident o inflație, o scumpire a vieții, anul trecut am plătit 3,40 lire pe benzina super în Turcia anatoliană, azi dimineață am plătit 5,45 lire pe benzină normală la periferia Istanbulului, în plus vajnicii mei motoriști au uitat să ia ulei din țară și am dat o groază de bani pe *„super-oil“*-ul englezesc. *Gazos*-ul s-a dublat, vom vedea restul. Nu lăsa nimic la întîmplare, nu lăsa echea din mînă la manevră și în momente cheie, prevede neprevăzutul și înscrie-l în rolurile de echipaj, fă antrenament dur, fără să menajezi nici un nas subțire, elimină parlamentarismul ca pe un carcalac imperialist care trebuie aruncat peste bord și adaptează umanismului socialist zicala din epoca marilor veliere, care, spune că : între Dumnezeu și comandant nu există decît pavilionul.

După cîte se vede pipa și cascheta au determinat un flux de gîndire marinărească profundă, căreia i se adaugă rememorarea cîtorva date speciale despre navigația în Bosfor. Atenție la stîncile de la suprafață și întinsura de la Cap Fili. La întinsura cu stînci de la capul Tellitabia. La stîncile Dikili, travers Rumeli-Kavagi, la estacadele pe care, dacă le avariezi, le plătești și la curentul care te derivează spre stînci în baia Tarabia, în general la tentația de a te apropia de coastă, pentru a admira

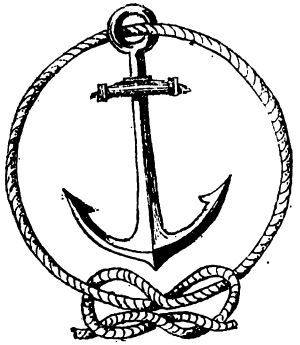
vilele, debarcaderele, bărcile automobil, iahturile şi nimfele de Bosfor.

Ajuns aici cu jurnalul de bord simt din nou dorinţa irezistibilă de a lenevi. A lenevi imperial este un ultragiu adus conştiinţei mele proletare, în permanenţă efervescenţă revoluţionară. A lenevi proletar nu se poate, proletariatul fiind într-o dinamică susţinută, explozivă. Dintr-un tic verbal şi un reflex social condiţionat, nu ştiu să lenevesc. La dracu ! Voi lenevi ca un om. Aşa că mă prăjesc la soare, plonjez de la prova în apa rece şi străvezie, înot, escaladez bordul pe la pupa, unde am legat scara de pisică şi o iau de la capăt, ignorînd timpul cu o detaşare perfect orientală. De fapt vreau să scap de habitudinile profesiei. Să le supun unui bombardament cu raze solare şi cînd se dizlocă, să le înec în Bosfor. Zadarnic. Sînt încastrate la nivelul celulelor. Cel mai sîcîitor obicei rămîne spiritul de observaţie. Dealtfel este şi obiceiul care mi-a adus cele mai multe neplăceri. Deci, făcînd plajă la puntea prova, plonjînd în Bosfor şi căţărîndu-mă la bord pe scara de pisică, observ că muşchii mei se destind, întregul trup se destinde şi mă încearcă un sentiment reconfortant de odihnă adîncă şi calm. Mai observ legătura dialectică dintre afluxul de muşterii, sau penuria de muşterii la restaurantul terasă ; după cantitatea de resturi menajere deversată periodic în Bosfor de personalul sus-zisului restaurant şi contracurentul format în golful Bebek care poartă aceste resturi menajere pe lîngă iaht, ducîndu-le spre un anafor unde contracurentul se dizolvă în şuvoiul curentului = 5 noduri. Cum am lansat peste bord canistra cu apă de băut, spre a o păstra rece, trebuie să veghez salubritatea întreprinderii, ca şi securitatea salturilor de la bord, în susnumitul contracurent. În plan apropiat sînt înconjurat de iahturi. Cele mai fastuoase, legate cu pupa la cheu, iahturi de milionari, avînd măcar un marinar plătit la bord, care face întreţinerea, o goeletă superbă din lemn, de cel puţin 25 m. lungime, iar în locul de ancoraj din jurul semnalului luminos, în apele staţionare dintre curent şi contracurent, un iaht cu motor sub pavilion francez, purtînd fanionul lui „*Club Méditerranée*“, pe care, coborînd Bos-

forul, l-am văzut evoluînd în Biuiukdere-Limanî. Planul general este de-a dreptul fascinant. Vapoare uriaşe, cargouri sau petroliere apar din aval ; ori din amonte, cele din amonte cu mare viteză, cele din aval urcînd greu, acoperind cu suprastructurile măcar o sută de metri de peisaj. Talvegul strîmtorii este înspumat de elicile caicelor multicolore încărcate cu tot ce se poate imagina, de provele unei adevărate flote de şalupe de toate formele şi pentru toate utilizările, foarte multe fiind de pasageri şi făcînd naveta între localităţile de pe ambele maluri ale strîmtorii, ca şi marile vapoare de pasageri, cu două punţi, care fac acelaşi oficiu după un orar fix, de altfel cauza principală a ruliului exagerat al tuturor iahturilor din port. Aceste vapoare trec pe lîngă *„Hai-Hui 2"*, o aruncă în disperare, se duc la debarcader şi pleacă apoi, lansînd semnalul de sirenă regulamentar. Tot acest cortegiu nautic într-un du-te vino neîntrerupt, este percutat de siajul rapid al bărcilor-automobil. Tineri sau tinere în costume de baie stau la volan, motoarele *„Johnson"* sforăie întărîtate, bărcile-automobil apar nebune de după capul Rumeli-Hisarî, trec razant pe lîngă iahturi făcînd valuri care agită baia şi atunci toate ambarcaţiile dansează furibund, catargele par gata să fie smulse, apa plescăie şi fiara aceea din fibră de sticlă ori din plastic descrie un semicerc graţios, se aude zgomotul motorului cînd acţionează inversorul, plescăitul apei cînd prova pînă atunci în aer cade pe luciu şi ori se alimentează de la staţia de benzină, ori pasagerii debarcă după cumpărături. Familii întregi cu bunice şi nepoţi care vin la piaţă, sau pleacă de la piaţă spre vilele semănate în lungul strîmtorii, defilează în aceste bărci-automobil de toate dimensiunile. Văzînd pavilionul românesc, foarte mulţi din cei de la bord îmi fac semne amicale. Tot acest peisaj nautic în plină forfotă este punctat de nemişcarea bărcilor pescăreşti, unde femei, bărbaţi şi copii oficiază cu o linişte desăvîrşită. Ici, colo, apare scăfîrlia unui înotător. Îmi dau seama că de fapt acesta este peisajul nautic matinal, între ora plecării la lucru şi aceea a întoarcerii de la lucru şi-mi propun ca a doua zi de serviciu la bord s-o

consacru exclusiv observării vieții pe Bosfor, care mi se pare un univers de sine stătător, de un pitoresc unic, cu legi interioare bine definite și cu totul altceva decît am văzut la Veneția ; ori în Bermude, ori în alte porturi sau orașe lagunare, un univers care se leagă nemijlocit de viața comercială, industrială și socială a Istanbulului. Bătrînul simpatic, care și-a oferit bunele oficii cu atîta larghețe, vine la iaht cu barca și atunci îmi dau seama că și cheul propriu-zis își are viața lui specifică, plină de culoare și că bătrînul acesta senin și puternic aparține vieții cheului, care nu depășește rigola trotuarului. Se numește Riza Vural și-mi traduce numele care ar însemna „bate, ia". Face gestul numelui cu un pumn cît o măciucă. S-a născut la Balcic. A fost barcagiul reginei Maria. A făcut armata în România. Are doi feciori la o școală militară de ofițeri. Este proprietarul cîtorva bărci de agrement și angajat să îngrijească unul sau două iahturi. Cîștigă bine în sezon, mai ales duminicile, cînd este dever mare. Are 72 de ani. Vine a doua barcă, aducînd un al doilea turc, încă verde, care vorbește foarte bine românește. Ardem Karadeniz, sau Ardem Mareneagră, '68 de ani, a făcut armata la infanterie în București, a dus-o excelent, apoi, în 1937 a venit în Turcia, unde a fost muncitor. Este pensionar, are trei bărci pe care le închiriază și îngrijește cîteva iahturi. Ambii locuiesc aici, în Bebek. Este primul iaht românesc pe care-l văd. În schimb, aproape zilnic trec nave românești de la Constanța, sau spre Constanța. Ce este în țară ? Au auzit că litoralul... Constanța de-asemenea !... Ce viață ! Sînt plini de cuviință. Interiorizați. Îmi sînt dragi ca niște bunici sfătoși și înțelepți. Solidaritatea lor este sinceră și profundă. Ne vor sta la dispoziție cu bărcile. Seara ne lasă o barcă la iaht. Numai duminică n-or să poată să ne lase barcă. De ce avem nevoie ? Unde plecăm ? Cînd ne întoarcem ? Dulce Românie, îmi zic, cine-a gustat din laptele și mierea ta, din omenia și toleranța ta, iată, nu te uită niciodată. Pălăvrăgim sub soarele torid. Aerul este încărcat cu odorile pămîntului. Floare de iasmin și carne de berbec friptă, pește și gaze de eșapament, flori necunoscute și asfalt

încins. Soseşte ora clienţilor. Cei doi bătrîni se întorc la cheu. Acest cheu are construită în faţa lui o schelă din lemn. Adică un plan înclinat cu duşumea rară din scîndură, pe care se trag bărcile spre a nu fi sparte, ciocnindu-se unele de altele pe valurile făcute de trecerea vapoarelor. La aceste schele se coboară pe trepte de lemn. Între cheu şi schela propriu-zisă există o platformă tot din scîndură. Pe una din platforme este instalată umbrela de soare albastră a bătrînului Riza Vural. Pe cheu, deasupra acestei platforme se află instalat căruciorul-grătar-frigider al unui negustor ambulant, acelaşi de azidimineaţă (confirmat de lentilele binoclului). Deci un vad de bărci, plătit municipalităţii de Riza Vural. Alt vad, al grataragiului polivalent, cu loc fix, pentru că la vadul celălalt se află Ardem Karadeniz şi alt negustor ambulant. Deci este ora prînzului cînd apar chiulangiii, sau studenţii în vacanţă, sau familiile de negustori care-au închis prăvăliile (ceea ce m-ar mira) sau lume de toate felurile. Unii se opresc la grataragiu. În sacoşe sînt sticle de bere. Oamenii se aprovizionează pe loc, ori au venit aprovizionaţi. Închiriază barca, pentru o oră sau tot restul după-amiezii. Pleacă de la debarcaderul schelă în largul golfului. Unii au undiţe. Ca şi femeile. Se ospătează, castraveţii nu lipsesc, beau bere, pescuiesc, fac baie (bărcile au scări de lemn portative, pe care înotătorii se urcă uşor), există o totală emancipare a sexului frumos şi Bebekkioiu se umple de o a treia lume. Care nu are iahturi, motor-cruizere şi nici bărci-automobil. O lume veselă şi fără prea multe tranzistoare. Dincolo de rigola trotuarului fîşîie limuzinele. Un exod de la Istanbul spre vilele, blocurile şi casele semănate pitoresc pe terasele împădurite, sau în lungul văilor abrupte. Apoi bărcile de închiriat se întorc la debarcader. Riza Vural îşi strînge umbrela albastră. Navele de pasageri îşi deversează povara umană. Apare echipajul la cheu. Înainte de apusul soarelui se aude chemarea amplă, profundă, impresionantă a muezinului. Janot a vizat paşapoartele şi a făcut toate formele. Este timpul să cinăm şi să ascultăm primele impresii.



Sîmbătă în 8 iulie „*Hai-Hui 2*“ se află legată la geamandură cu două barbete. La ora 08.00 temperatura este de 25°, promiţînd o zi toridă. Nu de Ţepeş mă tem, cît de căldură. Aurel insistă să mergem împreună, să-i arăt Istanbulul. Cum văd că a uitat să tîrguie lighenaşul de plastic şi găleata, cum nu s-au expediat mesajele în ţară, mă echipez şi, lăsîndu-l la bord pe Janot, plecăm cu barca lui Ardem Karadeniz. Bebek este o localitate extravilană a Istanbulului. Un încîntător satelit, nici mahala, nici localitatea balneo-climaterică, cîte ceva din ambele, păduri prăvălite în oraş, o stradă paralelă cu Bosforul, magazine unele lîngă altele la centru, o stradă abruptă care urcă spre vilele lui Ismail-Efendi şi aceeaşi bunăvoinţă universală, punctată de *yachtsmanii* străini în echipamente fanteziste. O doamnă care ştie franceza, italiana şi spaniola ne arată poşta şi lîngă ea magazinul cu obiecte din plastic. La poştă, închis. Rămîne poşta din Istanbul. Poşta mare. Obiectele din plastic, raportate la preţurile noastre, sînt ucigător de scumpe. Chiar dacă cîştigi 10.000 de lire pe lună (fiind un oarecare) este mult să dai 50 de lire pe un lighenaş din plastic. O găleată costă 80 sau 100 de lire. Îl iert pe Aurel de găleată, dar de lighenaş îl execut. Hoinărim cîteva minute prin Bebek. Aceleaşi prăvălii tarabe ale zarzavagiilor cu mormanele lor de roşii uriaşe, castraveţi, ardei graşi, vinete şi o sută de alte soiuri, totul pe frunze aranjate savant, totul stropit, spălat, curat, grămezi de fructe la preţuri exagerate şi, alături, panerele gigant ale pescăriilor, cu zeci de soiuri de peşte strălucind argintiu, piersicile 40 de lire, aceleaşi magazine, aici ultra-şic, ultra elegante, cu preţuri de staţiune, predăm lighenaşul roşu şi luăm troleibuzul de Istanbul-Galata.

Zăpușeală ucigătoare. Arnavutkioi cu palatul sultanilor (șoseaua ține malul Bosforului, în dreapta sînt dealuri abrupte, casele strîmtorate între dealuri și trotuar, pe limbile de pămînt care se prelungesc în apă sînt localuri și debarcadere), Kurucești, Ortakioi, macarale, dane, nave, se descarcă nisipul adus de barje, case vechi acoperite cu gudron, roase de umezeală, acoperișuri hîite, case din lemn pe jumătate prăbușite, putrede, oțetari crescuți din ziduri, un palat imens din care n-au mai rămas decît zidurile năpădite de vegetație, cafenele, bodegi, o mie de butici sumbre, cald pînă la leșin, vile somptuoase, cluburi elegante, limuzine, măgărași trăgînd căruțe vopsite în culori vesele, praf, scrîșnetul macaralelor, apoi Dolmabahce, palatul sultanilor moderni de după 1800 între platani uriași, santinele în uniforme amintindu-le pe cele americane, Galata, coborîm. Mă izbește peste obraz căldura. Aerul miroase a ulei încins și a pește prăjit. Podul Galata. Podul pe flotoare, care dansează sub picioare. Și Cornul de Aur. Aurel vrea să-l pozez, asta durează, meșterim la aparatura cu care s-a încărcat și în general nu-mi place să mă întorc singur, în locuri văzute întîia oară cu secundul. Un cuplu pus brusc în fața Cornului de Aur, sau a altui peisaj mirific, creează un anumit halo emotiv, capabil să pună în valoare subtilul și imperceptibilul. O buclă rebelă, un gest tandru sau numai obișnuit, o lumină a irisului, alta decît cea obișnuită, tăcerea sau șoapta, aduc inefabilul și emoția. Lumea își pierde ceva din concretețe, în folosul spiritului. Percepțiile sînt mai acute. Retina reține definitiv. Poezia lasă urme. Amintirile sînt subiective. Încerc să mă detașez de secund și să revin la doctor, fără mare succes. Pescarii cu mahunele lor săltărețe trase la cheu, frig pe jar peștii proaspăt prinși, împărțiți pe roluri de echipaj milimetric exacte. Unul frige peștii. Unul taie pîinile și vîră peștii fripți între două felii zdravene, după ce i-a aghezmuit cu zemuri picante, luînd cu dreapta banii, înainte de a da drumul sandwich-ului, strigînd în același timp din fundul plămînilor, chemînd mușteriii și lăudîndu-și prospețimea mărfii. Gura Cornului de Aur este plină de nave de pasageri care pleacă spre Insule, localitățile de pe coasta asiatică, cele din Bosfor, de caice care și-au

culcat catargele pe dunetă să poată trece pe sub pod, de bărci și șalupe, de remorchere și barje, valurile saltă toate gunoaiele imaginabile, șuvoaie de pasageri țîșnesc pe pasarelele navelor, la ferryboat-uri se înghesuie șiruri paralele de mașini, se vede podul Europa-Asia dominînd peisajul, sute de negustori ambulanți își strigă clienții, prezentatorii produselor de ultimă oră fac jonglerii pe trotuar ștergînd pete de cerneală cu soluții minune, tunzînd cu foarfeci miraculoase și desigur strigînd să atragă atenția, se văd moscheile, se vede Topkapi și Sfînta Sofia, se vede Süleymanye dominînd peisajul urban, alături de moscheia cu Mohamed Cuceritorul, minaretele străpung cerul de azurit, este un vînt răcoritor pe podul Galata, dedesubt sînt restaurante și anticariatele de sub pod, lume, lume, grăbită, vînzători de bragă, de apă, de salep, simigii, toți cu recipientele la spinare, sau cu tablalele agățate de gît, cărucioare cu storcătoare de fructe, vînzători de șireturi, de lame, de țigări, cu ochii la polițiști, casele de bilete pentru navele de pasageri, camioanele cu cai pline de lubenițe uriașe, ori coșuri cu Afuz-Ali, strugurele chihlimbariu, copt cine știe unde în sud, un vacarm și demonul comerțului, singura salvare de la mizerie. Copii maturi la 8 ani, cărînd greutăți prea mari pentru spinarea lor, copii cinici, disperați, care-și agonisesc bucata de pîine la stăpîn, ori în propriul lor negoț, o grabă febrilă și-n mijlocul tumultului de automobile pe patru rînduri în șuvoi neîntrerupt, al autobuzelor și troleibuzelor, al șaretelor și platformelor cu cai, al sunetului sfîșietor de sirenă și al dangătelor clopotelor de pe nave, moscheile, silențioase și atemporale. În piața din spatele moscheii Validè de pe cheu, începe de fapt Bazarul. Kapali Carși, adică Bazarul acoperit. În dreapta moscheii privind spre Bazar se află piața de fructe și zarzavaturi. În fața Bazarului, tarabele cărucioare ale negustorilor de confecții, curele, pantofi, mărgelărie și o mie de fleacuri, care fac o larmă de iad. Se vînd 1001 feluri de cămăși bărbătești ; de fapt mai mult se strigă de negustor, decît se cumpără.

Găsesc niște foarte frumoși ochelari de soare pentru secund, la prețul unui kilogram de piersici și iată că un

bărbat tînăr, cu ochi albaştri şi o şapcă ecosez, binevoitor pînă la jenă, se tocmeşte cu tînărul solid care are taraba, mă asigură că sînt buni şi ieftini şi după ce-i tîrgui, ne întreabă discret : dolari ? Aurel mai are, n-a schimbat la bancă partea lui, tînărul oferă mult mai mult decît la cursul zilei şi mie îmi ia Allah minţile, cu toate că sînt păţit şi în loc să-l înhaţ pe doctor de aripioară, consimt la tîrg. Ne retragem conspirativ pe o înfundătură dosnică a Bazarului, bună pentru un decor de crimă în lumea interlopă, tînărul nu este grăbit, ne invită la o ceainărie, ne serveşte un rînd de ceai şi *„gazosu"*, apoi desface un portofel lat, din care frunzăreşte bancnote aşezate astfel încît cifra 100 este foarte vizibilă. Tîrgul se face tot conspirativ, Aurel ia bancnotele, tînărul ne ţine de vorbă, ne dă numele şi un număr de telefon, apoi se subtilizează în mulţime şi noi, calmi ca nişte lupi de mare trecuţi prin ciur şi prin dîrmon, unşi cu toate unsorile porturilor şi lumii interlope, intrăm într-o butică să tîrguim „suveniruri" pentru Dorina. Stupoare. Negustorul întoarce bancnotele pe toate feţele, stă în cumpănă să cheme poliţia sau să rîdă, apoi văzînd două mutre siderate, ne explică duios că am fost victimele unui escroc, care ne-a înzestrat tezaurul cu drahme greceşti dinaintea primului război mondial. Trăsnetul ! Ieşim opăriţi şi dăm peste Răzvan. Nu zic „dă-i dracului de bani", pentru că s-a dus o parte din fondul nostru şi-mi vine să mă iau la palme pentru gogomănie. Spumeg. Să fim atît de tembeli încît primul escroc de Bazar să ne mulgă în voie, să ne tratarisească şi cu ceai şi cu număr de telefon, să ne mai ţină şi de vorbă, fără ca cel mai elementar spirit de precauţie să nu cenzureze acele bancnote de pe vremea lui Pericle, este lamentabil. Trebuie să-mi adun tot umorul, ca să nu-l fac K.O. pe Aurică, după care să mă autotrimit la podea. Plini de o veselie debordantă, defilăm prin faţa sutelor de butici cu bijuterii şi confecţii, cu „artizanat" de serie şi blănărie, ghiontiţi, călcaţi la propriu pe bătături, sub lumina nebună a aurului de sub bolţile străvechi, transpiraţi, amestecaţi printre turişti spelbi, cu nasurile roşii şi turiste tăpăligoase, puţin sub 1,90, printre turcoaice îmbrăcate în pardesie gri, legate la cap, venite de aiurea

să tîrguie brățări de aur pentru zestre, printre pungași și zurbagii, îl caut feroce pe Ali și nu mi-e de alta decît de rîsul lui nerușinat și de poveștile lui și mai nerușinate, povestite în cine știe ce speluncă de escroci și cu ziua începută trandafiriu poposim la Poșta Centrală, să ne expediem ilustratele. Scriu Stelei și comandantului Hîrjan cîte-o frumoasă ilustrată plină de culori optimiste. Hotărît, Aurel este astăzi în mînă bună. El vrea, fie ce-o fi, să expedieze Dorinei o telegramă. Așa că dispare, eu, așezîndu-mă filozofic pe treptele de piatră, să-i păzesc aparatul de filmat, care, evident, atrage o ceată de derbedei minori. Tipii mi se așază de-a dreapta și de-a stînga. Cum am temperatura la ulei ridicată, numai bună pentru o asemenea vecinătate, mîrîi un „marș" atît de convingător, încît infractorii potențiali o șterg, alintîndu-mă probabil cu epitele ornante. Dar iată-l pe bravul și generosul meu echipier, însoțit de un bărbat numai politețe și introspecție. Hait, îmi spun. Ăsta ce mai vrea să ne schimbe ? Nimic nu vrea să ne schimbe. Este domnul Ayhan Aktugan, funcționar la poșta din Istanbul, care aprofundează filozofia islamică și care a aflat că omul cu telegrama este doctor, încă chirurg, a cerut o consultație acordată pe loc, după cum pe loc și în fața doctorului a fost pus în mișcare teleimprimatorul, transmițînd telegrama reconfortantă, contra 80 lire turcești. Domnul Ayhan Aktugan îmi ia mîinile, mi se uită în ochi cu o privire de hipnotizator și mă întreabă englezește în traducerea doctorului, ce văd în luminile ochilor lui ? — Un om bun, îi spun. — Acela ești tu, îmi răspunde, apoi îmi scrie în „Diary" :

Allah, zatindan, zatina,
zati, için muhabbetiyle
bur Kaimati Yarîti !

Nu știu nici acum ce înseamnă rîndurile de mai sus, cu toate că bănuiesc, este ceva din Coran, ori o înțelepciune adîncă ; după cum și astăzi Aurel așteaptă să sosească la Timișoara, telegrama expediată în fața ochilor lui de chirurg precaut, rece și circumspect.

ESCALĂ LA ISTANBUL (III)

Privesc lumina zmeurie care se prefiră prin rencligeam, vitraliile moscheei punînd pete roşii pe zidurile vopsite în cărămiziu. Este o clipă desprindere de sine sub cupola uriaşă. Versetele din coran sînt scrise cu litere de aur pe fîşii de zid vopsite în negru. Totul pluteşte în ape străvezii de o dumnezeiască culoare rubinie, în care se văd cercurile de bronz de care sînt agăţate zeci de candele din sticlă groasă, albă. Mă smulg din vrajă. Ies. Cobor în curtea umbrită de platani şi cedri uriaşi. De jur împrejur sînt cupolele rotunde ale medreselor, caravansaraiului, bolniţelor şi locuinţelor învăţaţilor, ridicate ca şi moscheia de arhitectul Sinan cel Mare din porunca lui Soliman Magnificul. Totul este gîndit în aşa fel încît să se opună Sfintei Sofii. Geniul otoman împotriva celui bizantin. Armele spiritului, împotriva armelor spiritului. Dacă oamenii şi popoarele s-ar lupta între ele întrecîndu-se în zidiri măreţe, ar trebui să ucenicim într-ale arhitecturii. Arcadele ferestrelor poartă deasupra lor inscripţii în faianţă azurie. Azuriu este cerul care se boltește deasupra Cornului de Aur, peste terasele care coboară la ţărm, terase pline, atunci, de cedri străvechi şi chiparoşi sfielnici, de case vopsite în albastru şi galben, în verde şi portocaliu, învelite cu olane. Văd minaretele şi cupolele, bastioanele şi zidurile crenelate, caicele aurite lunecînd pe apele de azur, mereu azur, briza foşnind în crengile cipreşilor, aleea de prundiş şi mauzoleul Magnificului. Cei şase stîlpi care veghează intrarea. Zidurile placate cu faianţă. Bolta în arabescuri, bătută cu stele din diamant şi rubine, scînteind la atingerea luminii. Sidef şi fildeş încrustat în balustrade. La mijloc, pe un podium, cosciugul, acel *tahta* în care sînt închise alte cosciuge din ce în ce mai mici, ultimul dintre

ele păstrînd rămășițele lui Soliman Magnificul, acoperit cu catifea verde, vegheat de mun, stîlp-lumînare, într-un colorit plin de măreție. Îngenunchez pe treapta a doua. Soliman a detestat solitudinea, cu toate că era un învățat. Iată-l și aici, în moarte, înconjurat de cosciugele mai mici ale femeilor iubite, ale fiicelor și fiilor... Numai celălalt mare sultan, Mohamed Fatih-Cuceritorul, numai acela are curajul să înfrunte veșnicia în singurătate. Numai el are tăria să fie singur în moarte, aspru și neîndurător, așa cum a fost în opera lui de zidire a imperiului otoman. Sîntem deci în ziua de sîmbătă 8 iulie 1596, la aproape un an de la bătălia de la Călugăreni, zi a celor 45 sfinți mucenici din Nicopolea Armeniei, este ceasul rugăciunii de seară, se aude glasul aspru, dar autentic, neînregistrat pe bandă al muezinului chemînd binecredincioșii din balconul ajurat așezat spre Mecca, port calpac cu fundul verde și mă gîndesc că, dacă cel numit de către Dionisie Rally Paleolog, Kiril Plano Patres știa de întîlnirea de pe treptele mauzoleului, atunci știa de întîlnire și cel numit Soarele, cu toți ceilalți : Omikron, Omega, Alfa, Șarpele și Balaurul. Oricum, mă aflu aici, ca să tulbur apele. Am conceput întotdeauna acțiunea ca pe un punct de plecare în căutarea unei legi morale, a unui fel de a interpreta viața și a-i conferi semnificații, dincolo de biologic. În ultimă instanță de a-mi cuceri propria existență. Ce este această croazieră spre Sud, cu carturile ei de noapte și ce este această întoarcere în timp, altceva decît asaltul repetat pentru propria mea cucerire, ori lupta pentru a-mi lărgi hotarele interioare ; ori de a conferi existenței un contur cît mai apropiat de conținutul interior pentru că, mi se pare, vremea discursului interior a murit odată cu epoca filistinilor și a proprietății private. Noua condiție umană impune gestul viril și acțiunea, într-o lume care se luptă vitejește să pună semnul egal între mediocritate și talent, între acțiunea creatoare și discursul despre acțiune, între superficialitate și profunzime, confundînd totul în siropul egalitar și neeficient al cărui singur beneficiar este mediocrul. Sînt trimesul lui Mihai Viteazul să anulez intrigile lui Mihnea Turcitu, pe de-o parte ; pe de alta să sondez care este starea reală a insurecției bizantine, despre care

trimişii Paleologilor refugiaţi în patriciatul bisericesc, după ce au fost goniţi cu iataganul din tronul lor de aur, spun că nu aşteaptă decît trecerea voievodului peste Dunăre ; spre a elibera Bizanţul şi a-i oferi coroana, punîndu-se la adăpostul sabiei lui neînfricate. Este greu de conceput că oamenii care şi-au pierdut propriul lor imperiu pe cînd îl guvernau cu toate atributele puterii statale vor putea să-l reînvie după mai bine de un secol de stăpînire otomană dură ; chiar dacă, să zicem, voievodul şi-ar aduce oştile sub zidurile Constantinopolului, devenit de o sută de ani Istanbul. Mă tem că din vechiul Bizanţ n-au mai rămas decît pasiunea intrigii şi gustul pentru bogăţie cu orice preţ. Sînt aici sub identitatea căpitanului de tigheceni Mîrzea, aventura asta am povestit-o în *Călăreţul Roşu,* acolo am retrăit intens Istanbulul acelor vremuri cu acelaşi ritm dement al comerţului ; poate cu mai multă poezie, pitoresc şi murdărie, automobilele fiind expulzate din peisajul urban şi înlocuite cu lecticile, cămilele purtînd baldachine somptuoase, tivite cu franjuri de aur şi mărgele, caii de la rădvane şi cei de şa fiind harnaşaţi strălucitor ; dar arămarii din spatele moscheii Bayezit bătîndu-şi arama atunci, exact cum şi-o bat astăzi, apeductul lui Justinian fiind întreţinut destul de precar, ca şi cisternele uriaşe de la Jerebatan. Istanbulul contemporan se refuză unei investigaţii turistice ordonate. Civilizaţia otomană n-a reuşit să şteargă urmele civilizaţiei bizantine, ambele însă reuşind să se amalgameze într-un mod de viaţă unic, care nici pe departe nu seamănă cu austeritatea turcilor din Asia Mică. Este de ştiut că, dincolo de Cornul de Aur, în Galata, s-au stabilit genovezii care au vîndut Bizanţul protector, turcilor. Galata de astăzi este un oraş modern, un oraş de blocuri, dominat de clădirea radioului, unde se găsesc consulatele, Universitatea tehnică, magazinele luxoase cu preţuri fixe şi palatul Dolmabahce, portul comercial, vama, iar în lungul Cornului, şantierele navale, antrepozitele şi magaziile de mărfuri. Istanbulul tradiţional se află aici. Cu parcul Gülhane, pe colinele căruia se ridică celebrul Topkapi Saray, vechiul palat a sultanilor, cu comorile lui de artă musulmană, cu Sfînta Sofia, hipodromul şi Mos-

cheia albastră în cvartalul de sud-est, adică între Bosfor și Marea Marmara, cu cisternele subterane, Bazarul, moscheia lui Bayezit și Universitatea la nord de Yenicelirer Divanolü, în spatele Universității, Süleymaniye, unde mă aflu acum și pe altă colină, dincolo de bulevardul Atatürk, moscheia lui Mohamed Cuceritorul. De jur împrejur, zidurile. În ruină, ori cu locuințe amenajate prin firide și camerele de gardă, cu turnuri și donjoane, cu marile porți tradiționale ca *Porta Romanus,* ori *Porta Charisius,* unde sfîrșea drumul Adrianopolului, ori *Xylokerkos,* poarta Belgradului, turcește numită *Belgrat Kapisi* și nu departe de ea, spre sud, Yedicule, tragica fortăreață-închisoare, martora supliciului Brîncoveanului și a altor voievozi sau pretendenți, care, neplătind toate bacșișurile de rigoare, ori tentînd libertatea, sufereau aici moartea, ridicați în cîrligele înfipte în coaste, dacă nu cumva o decapitare rapidă nu-i mîntuia de chinuri. Cum poți ignora Istanbulul din aria de interes național și de ce să te extaziezi la infinit de metropole doar tangente la spiritualitatea și istoria neamului, cînd aici istoria aceasta tragică se întîlnește la tot pasul, atîtea din pietrele caldarîmului purtînd vie urma sonoră a pașilor oamenilor de pămînt, începînd cu umblătorii de Țarigrad și sfîrșind cu pașii atîtora dintre voievozi ? Aici, prin *Edirne Kapi* au intrat sute de ani chervanele cu tributul însoțit de gărzi, avînd în cap meterhaneaua, muzica turcească fastuoasă, ori carele care aduceau cei 500 de copii pentru ienicerime, ori sumbrele convoaie ale domnilor maziliți dintr-o epocă tîrzie și lipsită de glorie, cînd domnia ajunsese un fel de dregătorie plătită a grecilor din mahalaua Fanarului. Stau acolo pe treapta a doua a mauzoleului și gîndesc la bogățiile imense stoarse de la noi și ajunse să îngrașe trîntorii în rantii de la monastirile Sfîntului Munte. Oricum și oriunde mă răsucesc, nu întîlnesc decît politica. În spatele ei, interesul. Politic și economic, mereu drapat în teorii. Mereu îmbrăcînd haina dialecticii. Ori a necesității. Nicăieri ca aici la Istanbul nu se poate face o lecție mai concludentă de istoria românilor și o alta despre destinul istoric al superputerilor militare.

— O crezi ?

— O cred, luminate !

Desigur, Soliman Magnificul. Vreau să adaug titulatura uzuală „preaputernice stăpîn al lumilor", dar ar fi ridicol în situaţia în care se află şi mai ales în situaţia reală a imperiului otoman imediat posterioară lui şi contemporană acelei escapade din anul 1596.

— Vrei să rezolvi cam simplist, maiorule, (aici este parşivenia atotputernicilor, care nu vor niciodată să discute de la om la om, strecurînd mereu între ei şi noi, cu abilitate, ori grosolan, barierele false şi autoritatea falsă şi ascendenţa falsă, aparentă doar, de care beneficiază situaţia lor socială, astfel ca raţiunea şi adevărul să fie oricînd la discreţia autorităţii autocrate, îmi zice „maiorule", ca să mă oblige să pocnesc călcîiele şi să-i răspund doar : — Da, majestate ; — Nu, majestate !) situaţia paradoxală creată de dublul fapt că omul se găseşte pe de o parte în Timp şi este al Istoricităţii, al istoricului, şi că pe de altă parte va fi damnat, dacă se va lăsa epuizat de temporalitate şi istoricitate. În consecinţă, trebuie cu orice preţ să găsească în lume o cale care să-l transfere într-un plan transistoric şi atemporal.

— Sînt ideile exprimate aidoma de Mircea Eliade, luminate !

— Sînt ideile Răsăritului, pe care le-a sintetizat Mircea Eliade.

— Nu ale întregului Răsărit, cu voia voastră.

— Este adevărat din punctul tău viitor de vedere. Pe cine cauţi ? Mă plictisesc. Grandoarea asta moartă mă ucide veac de veac în aşa hal, încît am uitat că mi se adresează.

— Aştept un tainic, puternicia ta.

— Grec ?

— Cred că da !

— Ca să unelteşti împotriva împărăţiei ?

— Da ! Din poruncă.

— Altfel n-ai face-o ?

— Am dubii !

— Te-a căutat Ţepeş ! S-a plictisit. Acum îl sîcîie pe vecinul şi antecesorul meu, Mohamed II. Printre puţinii sultani din epocă, instruiţi ca şi mine, cunoscînd ca şi mine limbi străine, cultivaţi şi bun strateg. Cînd te

gîndești că înainte de moartea tatălui său, Murat, înțeleptul Murat, era un bețiv și un afemeiat, care organiza bacanale vrednice de antici. Răspunderea l-a maturizat brusc.

— Pe alții îi amețește, fără să-i maturizeze. Aceștia cred că ierarhia este în sine producătoare de glorii, iau de la ea numai beneficiile, fără să-i confere decît nulitatea propriei persoane.

— Poate la voi. Statul meu a fost unul militar. Virtutea s-a impus pe cîmpul de luptă, nu s-a negoțat în harem sau divan.

— Cum s-a făcut mai tîrziu în imperiul decadent...

— Mda ! Deci, s-a dus să-l sîcîie pe Mohamed cu teoriile lui despre invincibilitatea spiritului de independență.

— Se pare că i-a și demonstrat-o, luminate !

— Cu țeapa ! În ce ordine de idei se înscrie țeapa ?

— Preventive ! Curative ! De eradicare !

— Te credeam un evoluat. Aud pași. Fii atent. Uneltirile nu înseamnă întotdeauna și acțiune.

— Dar pot roade la rădăcina puterii, secătuind-o. Ori izolînd-o de pămîntul care-o fertilizează.

— Poate ! Am ghicit dorința ta de a te elibera în transitorie ?

— Luminate, ai intrepretat greșit dorința mea de a asimila istoria încît, depășind conjuncturalul, să funcționez într-un timp integrat și integral.

— Nu năzuiești astfel la atemporalitate ?

— Nu, strălucitule ! Dimpotrivă ! Năzuiesc la temporalitatea absolută, așa cum numesc eu istoria.

— Iată o idee... Și iată-i pe intriganți. Poartă vestmintele Islamului, blestemații.

— Întotdeauna dușmanii care poartă vestmintele puterii, sînt cei mai periculoși, luminate. Pentru că nu se văd și faptele lor nu-i trădează decît tîrziu.

— Cum ți se pare ideia de a opune Sfintei Sofii, această creație de artă musulmană ?

— Ca pe o profeție.

— În ce sens ?

— În sensul că singura expresie demnă de umanitate, emană de la spirit. Numai spiritul are harul veșniciei și

pe al convingerii. Arta face parte intimă din această expresie. Süleymaniye şi Sfînta Sofia sînt fiecare la capătul unei balanţe care se echilibrează perfect. Fără una din ele, oraşul ar fi ori pustiu de Bizanţ, ori pustiu de islam. Adică pustiu de istorie.

— Consideri spiritul ca fiind o emanaţie a istoricităţii ?

— Cu voia ta, împărate, da !

— Deci Süleymaniye a mea...

— A lui Sinan cel Mare, arhitectul, împărate... N-ai fost decît comanditarul.

— A lui şi a mea, care am comandat opera şi am finanţat-o. M-a costat o avere uriaşă, numai ca să dovedesc că islamul are tot atîta măreţie, vigoare, imaginaţie şi credinţă, cît are creştinismul.

— De fapt, două ipostaze istorice ale spiritului uman, luminate.

Aud paşii cîtorva bărbaţi. Paşi tîrşîiţi, de oameni bătrîni, ori de gînditori. Mă prosternez conform consemnului. Cineva face la fel în stînga mea. Altcineva în dreapta.

— Fericit să fie cel care vine în numele adevăratei credinţe, spune cel prosternat în stînga.

— Fie numele Domnului mult prea lăudat, răspund la parolă şi am puţin trac, ştiind că Soliman Magnificul mă aude şi că uneltirea are loc pe chiar treptele mauzoleului său. Nu este o excepţie, dar oricum, se apropie de sacrilegiu. Cei de lîngă mine, în rantii negre, cu turbane albe, par teologi ai islamului, veniţi aici să dezbată textele. Ah, aparenţele.

— Fără libertate, gîndirea se ofileşte, simţirea se usucă şi omul îşi pierde esenţa ! (Asta mi-o spune turceşte unul din ei, cu barbă căruntă, nas coroiat şi privire ageră de palikar.) Apoi, în greceşte : — *udèn ginestai ec ton mè óntos :* nimic nu se naşte din nimic...

— Epicur, îi răspund... Nici libertatea nu se poate naşte din nimic.

Aici se poate face o întreagă teorie a libertăţii în sine, a libertăţii individuale, sociale, naţionale, politice, spirituale şi a altor feluri şi sorturi de libertăţi, fără nici un cîştig real pentru nici una din părţi. Pentru că lectorul poate citi despre libertate în textele filozofice, sociale, politice etc. etc. în cazul că este interesat de subiect şi

autorul nu se poate justifica pe sine decît dacă vorbește despre libertate în cadrul unei lumi recreate de sine însuși, ceea ce, în cazul călătoriei cu *„Hai-Hui 2"*, nu se poate realiza decît parțial, genul bucurîndu-se de un fel de extrateritorialitate literară.

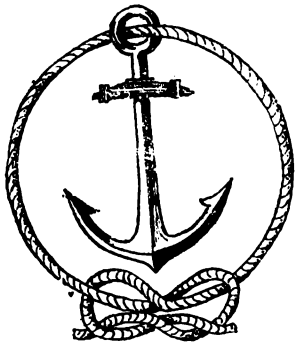
Pentru că nu mă pot autoplagia, copiind cîteva pagini din *Călărețul Roșu* (de la 127 la 134) ca să retrăiesc momentul acela al cunoașterii exacte a stării insurecționale bizantine, mai mult teatru, intrigă și discurs decît faptă, după cum dealtfel a demonstrat-o istoria, pentru că Mihai Viteazul, de acord cu mitropolitul de Tîrnovo, Dionisie Rally Paleolog (biserica bulgară nu s-a declarat autocefală decît tîrziu, înainte de 1877) care exprima tendința de resurecție națională a grecilor rămași în Bizanț după cucerirea lui de către turci, deci Mihai Viteazul a trecut Dunărea conform „Planului Bizantin", a zdrobit garnizoanele otomane din întreaga Bulgarie, a fost rănit grav sub zidurile Vidinului și, vindecîndu-se din mers, a ajuns cu oștile pe versanții sudici ai Balcanilor, așteptînd insurecția grecilor din Istanbul, care să se combine cu asaltul lui din exterior. Bizantinii plini de elocință strălucită în acțiunile lor subterane, cînd purtau măști și se întîlneau înăuntrul cisternelor uriașe clădite de antecesorii lor, întîlniri unde se foloseau citate savante din antici, strămoșii lor, n-au mișcat un deget cînd s-a trecut din domeniul teoretic, în cel al acțiunii. Își temeau averile, palatele, opulența, pentru că sub flamura otomană prosperau la fel de eficient ca și sub cea națională, dacă nu cumva mai bine, așa că au renunțat la ideea jertfei cerute de libertate, rămînînd să cîștige aur și să compună imne patetice despre măreția trecută. Dealtfel, prin 1204, mai exact la 12 aprilie, nu-i putuseră împiedica pe bravii cruciați ai apusului, păcăliți de dogele Veneției, Enrico Dandolo, să cucerească orașul și să-l jefuiască în modul cel mai sălbatic cu putință și să fundeze aici, pe aproape șase decenii, un imperiu latin de răsărit. Eram convins de incapacitatea bizantinilor de a-și reîntemeia imperiul și convingerea aceasta venea tot de la istorie. Bizantinii au pierdut rînd pe rînd teritoriile lor fie în fața arabilor Califatului, fie în fața turcilor, fie în fața oștilor de răsculați, cum s-a întîmplat cu aceea condusă de Toma Sla-

vonul în 821. Încă din 717 se prefigurează destinul Bizanțului, cînd arabii îl asediază vreme de un an. Rar stat din istoria umanității în care corupția să mineze atît de profund nu numai relațiile oficiale și conducerea statului, dar însăși conștiința civică și individul, instaurîndu-se ca o natură primordială, ca un fel de a fi și a gîndi, ca o istorie și o lege fundamentală. Istoria Bizanțului este în același timp istoria incredibilă a corupției. Dealtfel corupția a fost arma secretă, cu bătaia cea mai lungă folosită de arhonți ca să-i ruineze peste veacuri pe cuceritorii lor, puri și fanatici în anii cuceririi, ajunși spre sfîrșitul secolului XIX în pragul falimentului statal. Înalta Poartă avea atunci o datorie flotantă de 1 miliard 500 milioane franci aur și o datorie consolidată de 5 miliarde franci aur.

Sînt foarte sceptic cînd aud ciripindu-se pe seama imensei diversități de mărfuri de consum, pentru că există undeva o fisură adîncă, o fisură care ține de esențial, care separă abundența aparentă de sărăcia reală și de greutățile financiare ale statului, așa că abandonez secolul XVI, secolul Viteazului, care a fost unul dintre cei mai mari gînditori politici ai românilor și încerc să mă regăsesc în Istanbulul contemporan, lăsîndu-mă fascinat de ipostaza lui nocturnă, cu totul alta decît aceea diurnă. Venisem cu secundul de la camping Florya, cu trenul electric care mirosea a seu de oaie și coborîsem pe peronul Sirkeci, după ce ocolisem Akropolis pe malul Bosforului și al Cornului de Aur, era seară și ne izbisem frontal de portul de pasageri. Văzut de aici, Istanbulul are ceva din *O mie și una de nopți*. Navele iluminate, podurile cu ghirlandele lor de becuri, apele Cornului reflectînd miile de lumini ale țărmurilor, briza, valurile, ultimii călători care se ambarcă sau debarcă, Bazarul pustiu, grămezile imense de gunoaie rămase în piața de fructe mirosind a coajă de pepene, stradelele urcînd abrupt în pante întortocheate și întuneric, orașul dintr-odată golit de strigătele negustorilor ambulanți, de forfota lumii, maiestuos și tainic, în dialog cu propriul său timp, Bosforul și dincolo, Asia Minor. De fapt noaptea istanbuleză este legată pe de-o parte de ceea ce posezi, pe de alta de ceea ce știi. Una pentru băieții care dorm ghemuiți sub pod, pe un maldăr de ziare vechi, alta pentru cei care s-au adunat

acasă într-o firidă a vechiului zid bizantin, sau în vilele somptuoase de pe malul Bosforului, mereu alta pentru turiștii locuitori ai hotelurilor cu aer condiționat și baruri de noapte ; ori pentru turiști ca noi, bucureși că vedem și, de ce nu, că înțelegem. Există în islamism o dorință fanatică spre puritate și simplitate, venite din timpul triburilor nomade care se împacă greu cu opulența sedentarismului bizantin, răscoalele zecilor de secte și ale poporului de rînd au demonstrat-o și islamul nu și-a spus încă ultimul cuvînt în materie de organizarea vieții sociale. Atatürk a apelat la virtuți vechi, cînd a edificat Turcia modernă, virtuți sedimentate în popor și texte. Îmi pare rău că nu pot filma. Aș scuti cuvîntul de oboseala noționalului, eliberîndu-l spre zonele mai incerte ale emoționalului. Asta scutește, într-un fel, de răspundere. Artificiile în general distrează ochiul, nu-i ucid decît pe artificierii imprudenți și nu lasă în cer nici măcar amintiri. Este cazul să mă retrag pe cușeta legănătoare și clipocitoare. Escala istanbuleză s-ar putea transforma într-o altfel de istorie a românilor. O istorie a românilor văzută de aici. Păcat că nu s-a obosit nimeni să scrie o asemenea poveste. Numai sejurul Chiajnei aici ar depăși tot ce se poate imagina în materie de intrigă politică tragică. Ori trecerea lui Petre Cercel prin amintirile sultanei Validè, venețiancă din familia Baffa, ori drumurile de negoț ale lui Mihai dinaintea domniei, ori drama lui Mircea Turcitu. Este atît de plin de istorie românească Istanbulul, încît bat în retragere, să nu prelungesc în trecut pe cîteva veacuri, această escală de patru zile. Oricum, constelațiile, aromele de iasmin și pin, de seu de oaie și pește, glasul muezinului și tropotul cailor de la harabalele cu pepeni și lubenițe, strigătele salepgiilor și simigiilor, ale mărgelarilor și arămarilor, ale vînzătorilor de apă și de bragă, mirosul pieilor bine argăsite și ale blănurilor bine lucrate, toate astea și încă o mie de amintiri neselectate încă îmi sînt și familiare și dragi, ca făcînd parte dintr-o lume a mea intimă și de neuitat. Este și greu să uiți în cîteva decenii, cîteva sute de ani, așa că trec să scriu lista carturilor și să mă pregătesc pentru plecarea de luni, cînd vom coborî spre insule. Mîine este duminică, echipajul pleacă în oraș și ziua îmi va aparține integral.

O ZI PE BOSFOR !



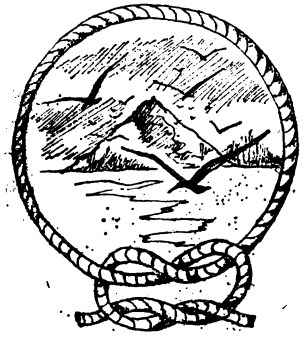
Mai exact îmi aparţin integral zilele de duminică 9 iulie şi luni 10 iulie, cînd, rămas la bord să scap de obsesii şi întîlniri dure cu trecutul, cunosc Bosforul. Înainte de a răsări soarele, peste Bosfor plutesc straturi subţiri şi diafane de ceaţă, în care deosebesc clar ceaţa, fenomen meteo, de pîcla industrială, maculată şi groasă. Este ceasul pescarilor. Nemişcaţi în bărcile lor cu rame, mai rar cu motor, oamenii trag corzile de nylon cu mîna şi aduc la suprafaţă peşti de un argintiu strălucitor. Este un răsărit scurt în culori violente şi se aude glasul muezinului, metalizat, chemînd la rugăciunea de dimineaţă. Spre moschee se îndreaptă cei cîţiva bătrîni obişnuiţi. Pe Bosfor coboară spre Istanbul şalupele şi caicele încărcate cu mărfuri şi pasageri, cu precupeţi, fără pitorescul precupeţelor, femeile nevînzînd nici măcar flori. Siaje, duduit de motoare. Riza Vural, întors de la pescuitul care-i asigură o masă, îşi deschide umbrela albastră pe podium-ul debarcaderului. Apare negustorul ambulant cu grătarul lui pe roţi. Trec harabalele cu cai, pline cu zarzavaturi şi pepeni. Apoi trece celălalt negustor ambulant care împinge o platformă pe roţi încărcată cu obiecte colorate din plastic : găleţi şi ligheane de toate dimensiunile, cocoşîndu-se de efortul împinsului. Strada urcă în pantă uşoară şi el, din mers, îşi strigă marfa. O parte din iahturile milionarilor au plecat ieri, altele pleacă acum. Adică marinarii de la bord încarcă lăzile de *Pepsi*, bere şi *gazosu,* care se stivuiesc pe punte, velele sînt invergate şi acoperite cu huse, se întind scaunele pliante, cuconetul le ocupă ciripind, Riza Vural ori Ardem Karadeniz vin cu bărcile şi dezleagă barbetele de la geamanduri, se pornesc motoarele *im bord, Diesele* silenţioase şi cu invitaţii pe punte, la plajă, iah-

turile lunecă rapid în aval spre Marea Marmara şi, desigur, arhipelagul Prinkipo. Echipajul face ochi. După noul cod al manierelor elegante, nu se dă bună dimineaţa. Obiceiul aparţine snobimii şi se observă în special la premiere, vernisaje, lansări de cărţi, expoziţii sau alte manifestări ale culturii, cînd participanţii, mari prin geniu sau prin funcţii, trec unii pe lîngă alţii cu ochi de sticlă incoloră, care nu reflectă decît grandoarea proprie şi abia un imperceptibil semn de sprînceană, sau o intenţie mai mult bănuită de înclinare a capului, îţi certifică starea de nestatuie a personajului. Producătoare de umor sec, este prezenţa infinit diferenţiată a personajului ierarhizat şi oficializat. Afabil şi comunicativ cînd îţi trece pragul, sau în cerc restrîns ; devine progresiv scorţos, impenetrabil, grav, copleşit de probleme, dincolo de cercul intim. Pe măsură ce întîlnirea are cît de cît un caracter oficial, sau sînt prezenţi subalternii lui, sau şefii lui, personajul suferă metamorfoze de la clipă la clipă şi de la conjunctură la conjunctură. Acasă sărută ceremonios mîna stăpînei de casă, în public scutură aceeaşi mînă cu aplomb tovărăşesc, zîmbeşte superior sau rîde circumstanţial spre hazul interior al celui care-l cunoaşte, dar cum mă aşteaptă vesela, ies în cockpit şi las morala pe seama moraliştilor de profesie, gîndindu-mă la acei critici de casă care, pierzîndu-şi stăpînul, fac din bucăţica de pîine criteriul suprem al judecăţii lor de valoare, fiind gata să slăvească astăzi ceea ce detestaseră ieri. Ori cum treaba asta nu are nici în clin nici în mînecă cu vesela, trec la acţiune energic, după ce bravii mei marinari îşi lasă peste tot urmele tălpilor de bocanc turistic, obligîndu-mă la o nouă curăţenie a punţii. Este plăcut să-ţi speli cămăşile mucegăite şi sacul de vele, să gospodăreşti, să trîndăveşti, să faci plajă şi baie, lăsînd soarele şi vîntul şi apa să treacă parcă prin tine şi să te spele de păcate. Apoi vin cei care-şi petrec *week-end*-ul pe bărcile închiriate. Oamenii cu sacoşe şi tranzistoare. Cu sticle de bere şi, desigur, cu castraveţi. Bărcile lor umplu golful Bebek. Sînt tineri şi bătrîni, familii cu copii, sau doar perechi de îndrăgostiţi, sînt numai băieţi, sau numai fete,

începe bălăceala generală, susținută de golanii de pe cheu, care se dezbracă acolo și ca toți golanii din lume se manifestă spectaculos prin răgete și salturi zgomotoase, prin rîsete deșuchiate și îmbrînceli, în care cei mai mari și mai voinici își demonstrează forța aruncîndu-i în apă pe cei mai mici și mai slăbănogi. Hotărît, astăzi, n-am umor. Duminicile astea sînt cam pretutindeni la fel, duminici de nu se știe cîte lire ora și barca, alte cîteva lire troleibuzul, castraveții și berea, duminici de băieți de prăvălie și mici funcționari, mirosind a chebab și a jumătate kilogram de piersici cumpărate seara, cînd se sparge piața și negustorul face rabat. Am nostalgia adolescenței. Nu a adolescenței în sine. A adolescenței mele. Cînd eram generoși și romantici, cînd comunicam pînă la indentificare, cînd trăiam visul cu toată concretețea realității și realitatea cu tot inefabilul visului. Iată, am realizat visul acelei adolescențe și vai, ce gust amar are fructul copt atît de tîrziu. Sîntem atît de străini unii de alții, atît de robi ai habitudinilor cazaniere, atît de departe de romantismul pe care-l cere marea și plutirea, atît de închistați în ritmurile noastre interioare și în cele ale profesiilor de la uscat, încît gîndesc dacă nu cumva ceea ce vine prea tîrziu, n-ar fi mai bine să nu mai vină niciodată. La orele 17,45 trece spre lumea largă petrolierul *Lupeni*. Îl urmăresc prin binoclu, copleșit de nostalgie. Nu sînt în una din zilele mele cele mai bune. Intru în cabină să-mi pregătesc două variante : una Bebek-insula Marmara, spre extremitatea sudică a Mării Marmara ; alta Bebek-arhipelagul Prinkipo-Yalova, pe coasta asiatică. Escapada de duminică pe Bosfor s-a sfîrșit. Bărcile se adună la debarcader. Soarele stă să scapete. Aerul devine dens și umed. Încep să soseacă iahturile celor care, luni, își reiau negustoriile. Iahturile mari întîrzie. Probabil afacerile demarează luni și fără participarea directă a proprietarilor. Abia aștept să ridicăm velele. Bosforul este fascinant, dar nu pot sta o veșnicie legat la o geamandură în Bebekkioiu. Nimic mai greșit decît să hotărăști „escala asta va fi de patru zile". Și nimic mai dăunător

decît să stai patru zile nu se știe unde, fie că ai, sau nu ai treabă. Escala, dincolo de necesitatea tehnică, ține de sentiment și dispoziție. Impresia hotărîtoare și penetrantă, impresia care fascinează și se fixează este prima impresie. Dacă ești turist și nu cercetător științific. Așa că, sărind peste luni 10 iulie, sîntem marți 11 iulie, în zori, gata să ridicăm velele pentru :

SIVRIADA, INSULA DE MARMORĂ A PESCĂRUȘILOR



Joshua Slocum, cel dintîi solitar în jurul lumii, a plecat în voiaj spre sfîrșitul secolului trecut cu celebra sa „**Spray**" pe care a construit-o cu mîna proprie, avea marele har al umorului. Astfel vorbea în termeni elogioși despre „echipajul" său, fie că era vorba despre puntiști, fie că era vorba despre bucătarul cu care niciodată n-a avut discuții contradictorii, skipperul Slocum devorînd cu poftă ceea ce prăjea bucătarul Slocum ; după cum același skipper Slocum era încîntat de manevra velelor executată de marinarul Slocum, ca să nu mai vorbesc de elogiile tuturor acestor Slocum reuniți, adresate iahtului *Spray*, care avea excelenta calitate de a-și păstra singur drumul, cu echea amarată și velele bine orientate și dozate. Invidiindu-l pe Slocum, pe fondul muzical dinaintea plecării,

facem plinul de apă și la orele 09,05 sîntem gata să coborîm spre sud. Aici se poate face observația care, despărțind pe pămîntean de marinar, îl definește pe fiecare cu maximum de acurateţe. Pentru marinar, nava, indiferent de proporții și confort, reprezintă universul lui primordial. Pentru pămîntean, nava este un accident. Asta se vede clar la sfîrșitul fiecărei escale. Revenit de pe pămîntul ferm, populat cu troleybuze unde poți sta în picioare fără frica de a-ți produce cucuie lovind traversele de punte, ori vizitînd moscheile în care încap sute și sute de oameni, cu bolțile arcuite la înălțimi ameţitoare, ori pur și simplu intrînd și ieșind din prăvălii obișnuite, pămînteanul întîlnește spațiul liliput, legănător, plin de o mie de curse, toate menite să-i facă cucuie și vînătăi, spațiul în care trebuie să circuli aplecat, în care căutarea obiectelor uzuale este un rebus mereu luat de la capăt, în care nu poți arunca scobitorile și chibritele peste tot pentru că blestematul de *skipper* te moralizează, în care nu poți arunca nimic în bordul din vînt pentru că atunci te moralizează vîntul, care aduce înapoi ceea ce ai aruncat cu o microsecundă înainte, unde nu poți fi singur nici în somn și așa mai departe, astfel că, revenit la navă, pămînteanul întîlnește un univers incomod, aspru pînă la ostilitate, care-i impune reguli aspre și incomode. Vai de cel care rămîne la stadiul de neasimilare ! De neintegrare. Celălalt găsește totul firesc, habitudinile lui se armonizează cu servituțile pe care le impune iahtul și de aici umorul lui Slocum. O parte din el. Cu cealaltă parte se născuse ; ori venise cu ea de acasă. Cum „acasă“ este departe și părțile de umor rămase în păstrare la frigider n-au sosit cu aeropoștalul de dimineață, ne mulțumim cu prezența bătrînului Riza Vural care ne dezleagă de la geamandură. Îi restituim barbeta. Făcusem o sacoșă plină de bunătăți pentru a nu uita micrea de salcîm de pe malul Dunării, pe care i-o dăruim și Riza Vural spune că ne așteaptă aici, la întoarcere. Ridicăm randa și ajutați de motor, intrăm în curentul principal. Este ora 09,15. După observațiile zilnice, vîntul se va ridica spre orele 11,30. Pînă atunci vom fi în Marmara. Dublăm rapid Cap Arnavut-

chioi. Avem în prova spectacolul măreț al Istanbulului încadrat de ghirlanda gigantică a podului Europa-Asia. Lăsăm în babord vilele fermecătoare de la Beilerbei și Kuzgundiuk, în tribord defilează Ortakioi, se vede cazarma Orhane, trecem pe sub pod, la ora 09,15, numai curentul are 3,2 noduri, și ne bucurăm din plin de panorama care se deschide în prova. Vedem limpede și nu este numai o imagine de film rulată cu încetinitorul, este o imagine complexă dublată de o muzică aleatorie, de o emoție incertă și difuză, în care înțelegerea și participarea ating limita dincolo de care se întinde misterul, deci vedem Istanbulul în ansamblul și măreția lui, cu totul altceva decît o imagine aeriană care aplatizează volumele, reducînd opera omului doar la conture orizontale. Süleymaniye și Sfînta Sofia ; Moscheea albastră și Topkapî Saray există în spațiu, determinîndu-l și personalizîndu-l. Filigranul minaretelor, fațada barocă a palatului Dolmabahce, colinele din Galata și din Istanbulul vechi, acoperite cu clădiri de aici servind doar ca fond pentru a sublinia monumentalitatea marilor ansambluri arhitecturale dominate de arcul grațios al cupolelor și de impetuozitatea verticală a minaretelor, rachete albe gata să percuteze cerul lui Allah, toate împreună alcătuiesc o lume, alta decît cea tradițional-europeană, care mă fascinează. Fascinat sau nu, trebuie să fiu atent la forfota de pe apă, care are loc în toate direcțiile și în toate sensurile, începînd de la mineralierele și cargourile uriașe și terminînd cu caicele și șalupetele improvizate. Cornul de Aur. Usküdar, cu cartierele noi, colorate pastel, înconjurînd vechiul oraș tradițional și dominînd totul, turnul de televiziune, în formă de minaret. Hărțile mele sînt depășite. La sud de Turnul lui Leandru <o stîncă, un far alb>, Kizkulesi în turcă, există o construcție savantă și cvasilabirintică de diguri, care barează ieșirea în Marmara, creînd pase obligatorii, așa că ochii mari, lăsîndu-i doctorului plăcerea să țăcăne aparatele lui de fotografiat, unul dotat cu teleobiectivul cît o țeavă de bazooka. După ce ieșim din drumul unui cargo sovietic, încrucișăm cu pasagerul turc

Ege şi cu *Orpheus* sub pavilion elen. La ora 10.00 sîntem la traversul farului de la piciorul Sfintei Sofii, avînd în prova babord coasta asiatică şi Kadîkioi, în prova Marea Marmara şi în tribord coasta europeană care se pierde spre vest, sud-vest. Ca un abur pe marea de ulei albăstriu se vede gheba de stîncă a insulei Sivriada. Umorul absent la plecare, ca şi mărturisiri tardive asupra concediilor pe sfîrşite, anulează intenţia de a hoinări în Egeea. Rămîne valabilă varianta Prinkipo-Yalova.

La 10,12 tăiem motorul. Calm plat. Şuvoiul din Bosfor se transformă aici într-un curent lin, care ne poartă în derivă spre insulă. Este o zi blîndă, plină de lene orientală, o zi în care ai timp berechet, o zi făcută pentru vacanţă. Unul din noi trebuia să aibă o chitară şi să cînte frumos. Ori măcar blestematul de tranzistor trebuia pus în surdină. Tot orizontul pluteşte într-o pîclă străvezie prin care abia se mai disting coastele celor două continente separate din nou net, ca să se reîntîlnească la Dardanele, înainte de despărţirea definitivă. Există sau nu există ştiinţa de a transforma timpul în confort interior. Există sau nu există disponibilitatea de a-ţi adapta ritmul un velier, care se deosebeşte radical şi fundamental de toate mijloacele de locomoţie existente pe Terra, *y compris* oceanul planetar. Velierul se supune unui singur ritm şi unui singur regim. Cel al vînturilor, cărora, desigur, li se adaugă regimul curenţilor maritimi. Cel care nu înţelege această lege totală şi nu se poate adapta ei, transformîndu-şi-o într-o optică, într-un fel de a fi, într-un ritm interior, este bine să folosească bicicleta, tramvaiul sau supersonicele. De la imposibilitatea adaptării la universul iahtului şi la regimul lui de marş, tensiunea, irascibilitatea, lipsa de umor. Toate astea plutind în derivă spre Sivriada. Pasagere cu două punţi fac drum spre şi de la arhipelagul care abia se distinge în prova babord. Cargouri trec dinspre Dardanele spre Bosfor. Ici, colo, se văd caice albastre, avînd la remorcă bărcile de serviciu. Este o pace adîncă. Edenică. La 11,40 suprafaţa mării se încreţeşte uşor. Intrăm într-o briză dulce,

abia o adiere. Lochul începe să ţăcăne şi înregistrează 2 noduri. Vîntul se întăreşte vizibil. Avem în prova insula Sivriada, în prova babord insula Iassîada, la travers insula Burgazada. Nimic mai frumos pe mare decît un arhipelag. În *Cartea pilot* insula Iassîada, antica Ploti, este dată ca nelocuită. Acum are cîteva clădiri masive, rezervoare, un debarcader. Lui Răzvan i se pare că vede chiar firma unui mare hotel, deasupra unui bloc gigant, care nu are nimic din jovialitatea unui loc public. Sînt sugestii imperative de a acosta la debarcaderul de pe Iassîada, de fapt o cocoaşă de piatră şi pămînt roşcat, dominată de acele clădiri cu aer militar, sugestii pe care nu le primesc şi bine fac, pe Iassîada este o închisoare pentru deţinuţi politici, şi cu velele pline dublăm Sivriada prin partea de est. Sivriada. Oxia. Roci din marmură ridicate pieptiş în cerul albastru, cu un abrupt aproape de verticală spre vest, pe vîrful căruia, la 90 m cum spune *Cartea pilot*, se află un semnal luminos. O terasă săpată odinioară cu tîrnăcoapele de robi ; astăzi cu escavatoarele, un dig, nişte utilaje părăsite, două case sub coastă, un rezervor de apă, nişte baracamente şi nici ţipenie de om. În schimb mii de pescăruşi care rotesc deasupra insulei chemînd, tînguindu-se, plîngînd, ocărînd, certîndu-se, mii de pescăruşi albi şi mii de pescăruşi gri, planînd sau spiralînd, picînd în valuri sau pe coastele acoperite cu o vegetaţie sărmană, vînt, valurile izbindu-se de stînci, o pustietate încîntătoare care aminteşte visele adolescenţei şi lecturile ei.

Dublăm insula spre sud. Se vede intrarea într-un golf artificial creat prin digul împins spre est şi în partea interioară a digului, o platformă de încărcarea marmurei. Volta. Insula mi se pare mirifică şi asurzitoare. Jos velele. Motorul. Sînt foarte multe stînci ; dar unde intră un caic sau o barjă, intră şi *„Hai-Hui 2"*. Facem manevra de acostare şi ne legăm la platforma de încărcare, astfel încît să ferim greementul. De pe cabină se trece direct pe o platformă din beton. Apa este străvezie, de o culoare miraculoasă, verzui-gălbuie. Privind la verticală văd opera

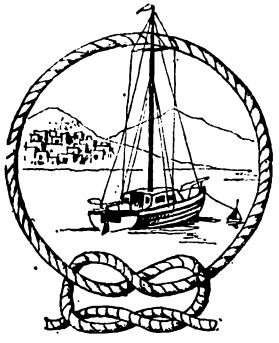
vie cu linia de plutire pe care s-au depus foarte puține alge, stîncile de pe fund acoperite cu midii și stridii, stelele de mare și algele unduind lin, razele de soare care se frîng în nisipul pur, peștii care săgetează adîncul. Utilajele par mineralizate. Pescărușii, iritați de apariția noastră, ne atacă în picaj, împroșcîndu-ne cu ocări. Este un vacarm general care-mi dă senzația unei acostări în afară de lumea cunoscută și într-un timp imemorial. Deocamdată mă bucură manevra de acostare. Răzvan ajutat de doctor la prova, Janot motorist, eu la eche, lucrurile se apropie de normal. Cald. Debarcăm pentru recunoașterea insulei. Sub tălpi, praf fierbinte de marmură și așchii de marmură. Sub chilă, 5 metri de apă luminiscentă. Pe dig cabluri părăsite. Un coronament care apără de valuri. În fundul golfului un ponton din lemn. Dincolo de drumul de acces la cariera de marmură o primă terasă cu un atelier, strunguri, butoaie, apoi instalații sanitare în cabine deschise. Un duș. Un closet turcesc. O chiuvetă. De aici, pe trepte abrupte care debușează pe o a doua terasă, vîrîtă sub munte, două case pustii. Pisici siameze și doi cîini leșinați de foame. Urc drumul pieptiș, în timp ce pescărușii mă atacă la rass-motte, gata să-mi ciocăne craniul. Se explică imediat agresivitatea acestor *Carinates,* ordinul *Lariformes,* în care se amestecă *Larus argentatus* cu *Larus ridibundus,* acest pescăruș rîzător care chicotește indecent și alți *Larus (melanocephalus, genei, marinus, canus)* prin mulțimea de pui stupizi care sar ridicol de colo, colo, ori încearcă să meargă păstrîndu-și demnitatea ofensată, victime sigure dacă ar fi comestibili, pui mîncăi, hrăniți de părinții grijului chiar după ce au învățat să zboare ; niște trîntori care clamează din gură de șarpe înainte de a schița cel mai mic gest agresiv, per total niște ființe antipatice, lacome și gălăgioase. Exploatările succesive vreme de veacuri au tăiat spinarea de rocă de la nord la sud, creînd o breșă prin care se vede marea. Mă cațăr acolo ca să-mi destind mușchii. Am spre est o cocoașă de marmură și deasupra golfului, într-o nișă naturală, se văd temeliile, zidurile din cărămidă și

ruinele unor bolți bizantine. Spre vest, abruptul și vîrful propriu zis, acoperit cu o specie de tufe răvășite de vînt. Tot acest peisaj copleșit de pescărușI. O acoperire aeriană în forță permanentă, agresivă, umplînd spațiul de țipete. Jos, tivul înspumat al valurilor lovind stîncile. La adăpost o barcă și doi oameni pregătind năvoadele ; ori mai curînd pregătindu-se ei de soamne la soare. Strig. Agit brațele. Sînt recepționat. Janot și Răzvan și-au pus ochelarii, tuburile de respirat — și labele de rață. Prospectează golful. Fac scufundări. Janot adună stridii și midii. Răzvan face același lucru. Capăt o mască și recunosc că, văzut prin ochelari, peisajul submarin devine o altă lume. O lume fascinatorie. Cvasifabuloasă. Văd legănarea maselor de apă în care lumina se refractă pe miile de fațete invizibile, atingînd fundul care strălucește de parcă ar fi pardosit cu infinite bucățele de mică. Văd algele și coloniile de alge între care spațiile au consistența apei de mare, ceea ce, recunosc, este unicat pentru privirea obișnuită să sesizeze volumele decupîndu-se din cerul Terrei, spațiu de cele mai multe ori fără consistență și materialitate vizibilă. Formele vegetale sînt inedite. Mișcarea ondulatorie, inedită. Un alt univers, investigat abia din deceniul cinci al secolului, căruia filmele lui Cousteaux și reportajele ilustrate din revistele de specialitate îi relevă specificitatea și fabulosul. Apa este foarte rece și, cum s-au adunat cîteva sacoșe cu scoici, trecem ca ajutoare de bucătari, la desfacerea cochiliilor și curățirea miezului cartilaginos de firele de alge. Bineînțeles, ne tăiem în cochiliile acelea blestemate. Janot ne promite un prînz magnific cu stridii pe orez ; ori pilaf cu stridii și, la obiecția mea timidă referitoare la viitorul gust al preparatului, lansează ideea potrivit căreia, cu cît un popor are mai multe prejudecăți asupra a ceea ce este sau nu comestibil, cu atît acel popor este mai primitiv. Prefer să fiu socotit cel mai primitiv individ de pe pămînt, dar rămîn ferm la prejudecățile mele în materie de gastronomie, excluzînd gîndacii și diferiții viermi de pe lista

mea de bucate, în favoarea pieptului de curcan, a sitarului în sos de vin, a sarmalelor cu mămăliguță și îndeobște a bucatelor tradiționale, stropite cu vin de la Grădiștea, nesofisticat, făcut de mine și păstrat în butii de stejar, opărite cu fiertură din frunze de gutui și pelinaș, după rețetarul lui nea Ionel Bobe din Comana. Bucătăria se face pe platforma de beton. Sîntem asistați la mică distanță de un pescăruș șchiop și o superbă pisică albă, siameză, care-și dispută bucățelele aruncate, cu o vehemență vrednică de film. Adică pescărușul stă sub nasul nostru, de să-l atingem cu mîna. Pisica de asemenea. Se aruncă o bucățică de ceva. Pescărușul aleargă acolo șchiopătînd, păstrîndu-și echilibrul cu aripile. Fuge și pisica. Dacă pescărușul ajunge primul, înhață bucățica și pisica îl ia la palme. Dacă pisica ajunge prima, pescărușul mofluz îi aplică lovituri de cioc mai mult decît explicite. Apoi se reîntorc amîndoi la locurile de veghe. Janot consumă apa dulce ca să spele cartilagiile gălbui, orezul fierbe pe aragazul lui Răzvan, plonjez de pe platformă în apa pe care-ți vine s-o bei și s-o îmbrățișezi, simt cum mă cuprinde nebunia libertății absolute, simt cum îmi ies din mine și cum mă difuzez în undele acelea dumnezeiești. Zburdînd îmi înec morga, mă spăl de viciul trufiei și al tuturor fățărniciilor cotidiene, înot, mă dau la fund și brusc, înțeleg focile și vidrele. Numai cine a văzut scăldîndu-se o focă ori o vidră, înțelege ce înseamnă să te scalzi cu adevărat. Să trăiești euforia apei. A libertății absolute în apă și pe trei dimensiuni. Sînt ceasuri de încîntare care justifică anii de navetă Grădiștea-Ghiol. Nervii. Timpul. Tensiunea de la bord. Totul. Apare un turc tînăr de la barca din partea de sub vînt a insulei. Ne înțelegem binișor printr-un grai universal : al semnelor și al deducțiilor. El ne spune că midiile fixate pe piloni de fier sînt otrăvitoare. Noi îi cerem pește. Îl tratăm cu rom (împotriva prescripțiilor, îl soarbe cu plăcere), cu măsline și cașcaval. Ne promite peștele pentru deseară. Vacarmul pescărușilor este fundalul sonor al zilei însorite, tăiată de vînt, cu cerul și marea albastre,

mirosind puternic a alge. Echipajul pozează disputa pescăruş-pisică. Mîncăm pilaful cu midii şi stridii. Cum nu sînt snob, îi recunosc un gust mediocru. Se spală vesela. Ne bărbierim. Eu fac de 2x200 metri pas alergător în pantă, atacat de sus-zisele *Lariformes*, plus cîteva flotări. Toată lumea face ce vrea. Conform acestui principiu fac ce vor şi muştele, invadînd iahtul pînă la saturaţie. Drept pentru care îl obturăm şi cu un spray cumpărat la Urziceni în drum spre Constanţa, trec la represalii de manieră exterminantă. Janot susţine că acest spray are prostul obicei să ameţească doar insectele şi să ne dea nouă dureri de cap. Realitatea este că ne dă o vagă stare de dizconfort ; dar că asupra muştelor are un efect catastrofal. La casele nelocuite a apărut un tînăr care face program administrativ. Mă duc să-i prezint omagii, ca reprezentant al echipajului, el reprezentînd autoritatea suverană. Tînărul face un semn larg, ceea ce s-ar traduce prin „insula vă aparţine, faceţi cum vă pică bine". Înserează şi vîntul se menţine, ceea ce este cu totul încurajator. Revine pescarul, fără peşte, în schimb aduce o lubeniţă pîntecoasă. Îl tratarisim din nou, aflăm că este din Izmit, căsătorit cu o fată din Kînaliada, pescăruşul mofluz şi pisica siameză păstrează starea de beligeranţă, apoi masa pescăruşilor execută un zbor de seară şi aterizează pe insulă lărmuind, fiecare pereche strict monogamă lîngă odrasla adorată, marea se transformă în safir lichid şi întregul orizont de la nord-est se tiveşte cu miriade de lumini pîlpîitoare. Istanbulul şi Galata, Uskütari şi Kadiköy, Fenerbahce şi Freköy, apoi insulele, apoi luminile de poziţie ale navelor, apoi luminile de navigaţie, apoi lumina de pe insulă, cu sclipiri, un univers de catifea albăstruie pe orizontul căruia ard milioane de vetre cu jăratec, un univers care pune între noi şi pămînturi apele întunecate în care se reflectă constelaţiile, un univers îmbibat de mirosul algelor în putrefacţie, de cel salin al apei de mare, un univers fastuos, apoi valurile, apoi cufundarea în somn, nu înainte de a vedea pisica siameză culcuşindu-se la picioarele mele, pe sacul de dormit. O zi vrednică de zei.

ESCALĂ LA BURGAZADA, CÎTEVA ÎNTÎMPLĂRI ŞI RĂMÎNEM LA ANCORĂ ÎNTR-UN GOLF AL INSULEI BÜYÜKADA, ANTICA PRINKIPO !



Miercuri 12 iulie la orele 08,15 vîntul bate de la S-E cu 4 m/s ceea ce constituie o surpriză. Barometrul se menţine la timp frumos. Cum nu avem nici un zor, fixînd ziua de 18 ca zi de plecat spre ţară de la Bebek, avem în faţă şase zile de hoinărit printre insule. Janot scoate de la secret o maşinărie de tăiat cartofi pai şi ne pregăteşte micul dejun. Cîrnaţi prăjiţi, cartofi pai, suc de roşii, caşcaval. Nimeni nu se poate plînge că se rabdă de foame la bord. Apoi se prind nişte splendide stele de mare. Răzvan şi Aurel sînt de părere să le usuce la soare. Janot refuză ideea şi le vîră într-o pungă din plastic. La 10,35 ne dezlegăm de la cheu, pornim motorul şi ieşim din golf. Am vrut să iau la bord pisica siameză, cerînd opinia echipajului. Răspunsul a fost un fel de mormăit general, semănînd cu o forţă internaţională de descurajare. Conflictul pescăruş-pisică a fost rezolvat de un dulău costeliv, care a dormit toată noaptea lîngă sloop şi pe care echipajul l-a răsplătit din belşug pentru fidelitate. Marea este fastuoasă şi arhipelagul încîntător. Lăsăm în tribord insula Iassîada şi punem prova pe strîmtoarea dintre insulele Kînaliada (Proti) şi Burgazada (Antigone). Doctorul şi-a rearanjat farmacia, constatînd că echipajul nu are deocamdată nevoie de medicamente şi că acestea există în cantităţi onorabile şi inconfortabile. Stăm ciucure în cockpit, aparatele de fotografiat lucrează, vîntul din pupa încreţeşte marea şi motoraşul îşi face datoria lăsînd în urmă un siaj tivit cu spumă albă. Caut un verb care să cores-

pundă actului de plecare de la cheu ori de la ancoră, ceva asemănător cu francezul *„appareiller"* și cum nu găsesc, mă las fermecat de peisaj. Străbatem ușor cele 4,5 mile care despart insula de marmură de Burgazada pe care o dublăm la două cabluri de coasta abruptă. Se impune o primă observație generală. Arhipelagul are o conformație tectonică asemănătoare. Venind dinspre V.S.—V. cum venim noi, vedem partea sudică a insulelor formată din cocoașe masive, un fel de munți în miniatură, acoperiți cu pini, în general lipsiți de așezări omenești. Coasta este abruptă și sfîrșește în mare printr-o faleză stîncoasă, cînd verticală, dantelată, cu golfuri miniaturale, cînd ușor îndulcită și atunci se văd poteci șerpuind pe sub pini, pînă la stîncile spălate de valuri. Pămîntul de sub pini este roșcat. Ici, colo pe verdele închis al pădurii de pin o pată de culoare. Roșul olanelor, sau albul unor case izolate în singurătate. Harta nr. 43 arată clar că toate localitățile de pe aceste insule sînt așezate în partea lor nord-estică. Deci, dincolo de spinările care ne închid vederea. Bărci de pescuit. Un golf cu plajă, unde se face baie și stă legat un caic. Faleză înaltă închizînd golful, pe care se vede un sat. Poteci coborînd la mare. Dublăm Burgazada pe la nord. O fîșie de pămînt deasupra falezei și aici, etajate, cățărate pe versantul abrupt, vile. Vile de vacanță, cu fațadele spre mare, înconjurate de pini, încastrate în abruptul pantei, cheuri periculoase, stînci, valuri, sensul curentului puternic este astăzi opus sensului vîntului, ne vîrîm pe șenalul care desparte o insulă mică Pide, de Burgazada și o altă insulă a arhipelagului, Heibeliada (Halki), pontoane, bărci, apoi după un arc de cerc spre sud, portul, mărginit spre sud-est de digul și clădirea unui *iaht-club*. Portul orașului are un cheu înalt din beton, unde ne-am putea lega ; un alt cheu unde se descarcă niște caice pline cu damigene mari de 50 litri, un golfuleț plin de bărci care saltă în toate părțile, văd cîteva iahturi legate cu pupa la cheul *iaht-clubului,* cu prova la geamanduri și, neștiind cum vom fi primiți acolo, prefer să rămînem la acest cheu, deocamdată perfect liber, pentru că vaporul de pasageri își debarcă mulțimea.

la un al patrulea cheu, între noi și *iaht-club*. Alegerea este inspirată numai pe jumătate. Nu avem cum ajunge la uscat decît fie umflînd barca ; fie înotînd pînă la unul din pilonii debarcaderului, de unde ne putem cățăra sus, folosind drept trepte niște anvelope așezate acolo pentru protejarea bărcilor care acostează. Valurile pun sloopul în pericol permanent, expunîndu-l abordajului ; ori și mai rău, vîrîndu-l sub debarcader, să-l proiecteze cu puntea în traversele acestuia și să-l facă țăndări. Cu mai multă răbdare puteam face un tur de orizont mai larg, pentru sondarea tuturor posibilităților. Aici se impune o concluzie. Înainte de a acosta, recunoaște toate posibilitățile locului și alege-ți cel mai sigur loc pentru iaht, funcție de adîncimea apei, curent, vînt și val. Cel mai fericit caz este ancorajul sub vîntul unui dig înalt, sau al insulei. Răzvan escaladează debarcaderul și ne leagă la baba. Curentul ne ține departe de debarcader. Sîntem în siguranță, cu recomandarea expresă făcută echipajului, de a nu apropia iahtul de debarcader pentru a-l folosi drept trambulină. Se trece la umflarea bărcii de cauciuc cu pompa de picior. Întîi trebuiește dezlegat balotul dintre sarturile din babord. Nervi. Apoi trebuiesc date o infinitate de pompe, sub soarele torid. Alți nervi. Apoi barca se umflă și acoperă tot cockpitul, așa că nu te mai poți învîrti nicăieri. Apoi o ramă cade în apă și se repescuiește. Este evident că barca nu este umflată cum trebuie, face burtă și nu are nici un fel de rigiditate. Aurel se face gigea, Răzvan leagă barca cu o sfoară care se filează de la bord, ca să organizăm un du-te vino. Doctorul trece la barcă, ramează, atinge malul, noi recuperăm sfoara și cu ea, barca. În același mod pleacă Răzvan, care acostează la debarcader, ținîndu-și hainele sub braț. Așază hainele pe debarcader, apoi se cațără după haine, se echipează acolo, așteptîndu-l pe Janot care se duce înot, eu trimețindu-i hainele și „Diary", cu barca. Am stabilit timpul de plimbare al fiecărei echipe. Văzută de la bord, insula, localitatea și marea par a aparține unui alt veac. Este o liniște totală, percutată doar de țăcănitul potcoavelor pe asfalt. Trec trăsuri confortabile, cu coviltir din piele ridicat pe patru țevi de alamă, cu caii

harnașați multicolor, hamurile fiind bătute cu fluturi și salbe de alamă. Ritmul insulei este ritmul somnolent al trăsurilor, care pot străbate la trap doar cele cîteva sute de metri de stradelă orizontală, care tivește coasta. Dincolo de stradelă începe abruptul. Îmi dau seama că damigenele pline care se descarcă și care sînt preluate imediat de camioane cu cai, conțin apă de băut. Iată o servitute gravă, care poate anula plăcerea unei vacanțe, pentru că, vizibil, tîrgul și insula servesc acestui scop.

Se întoarce doctorul, aducînd o pîine caldă. Minune. Plec și-l întîlnesc pe Răzvan. Facem o recunoaștere, întorcîndu-ne lent la viața patriarhală. Stradela curge pe lîngă o cafenea, pe lîngă cîteva prăvălii, pe lîngă pompieri, poliție și primărie, sfîrșind în grilajul *iaht-club*-ului. Acolo sînt umbrele de soare, se face baie, sînt cîteva iahturi ancorate sau legate la geamanduri de cealaltă parte a digului, la debarcaderul pentru pasageri există un fel de grădină publică și cîteva leagăne pentru copii. O luăm pe lîngă pompieri și urcăm pieptiș o stradă abruptă, umbrită de pini maritimi. Este o stradă cu vile. Unele așezate spre vîrful dealului (în jur de 100 metri înălțime), altele pe terase coborînde spre mare. De la aceste vile șerpuie la țărm scări din piatră, pe sub pergole de trandafiri, glicine sau caprifoi. Vilele stau sub pini, o aromă de rășină fierbinte îmbibă aerul, la debarcaderele vilelor sînt legate iahturi sau bărci automobil, marea scînteiază și cred că majoritatea locuitorilor, fie autohtoni, fie de sezon, sînt la siestă. Oleandrii sînt înfloriți și joacă rol de arbuști ornamentali, plantați în lungul străzii. Simt cum mă invadează o lene ancestrală. Ca să nu-i cad pradă, ne întoarcem la bord. Oricum nu rămînem la noapte aici. Este ora 16,45 și putem să ne dezbrăcăm pe debarcader și să ne întoarcem la iaht înot, aducîndu-ne hainele cu barca. Escaladez bordul pe scara de pisică și cum îmi arunc ochii la prova constat că ceva nu este în regulă. Ceva nu se înscrie în linia familiară a formelor. Ce ? Doctorul și Janot sînt la bord. Janot a fost la poștă și a aplicat o ștampilă, plus un timbru pe „Diary", amîndoi tac și cînd mă duc la prova, bucurie. Balconul din țeavă de fier, dat frumos cu vopsea „lovitură de ciocan" este îndoit puternic spre etravă. O privire spre marginea din beton

a debarcaderului explică totul. Betonul este julit şi poartă pe el urmele albăstrii ale vopselei, ca şi ale miniumului de plumb de sub vopsea. Şuruburile care fixează balconul de punte sînt săltate din file de cîţiva milimetri. Nu este nevoie de nici o explicaţie. Janot şi-a lăsat hainele pe marginea pontonului, venind înot. Ca să le recupereze a tras iahtul la debarcader, vîrîndu-i balconul sub traversa de beton. Un val puternic şi opera a fost gata rapid. Putea să smulgă balconul cu filă de bordaj cu tot. Fac puţină bilă, mai ales pentru imprudenţă, pentru ceea ce s-ar fi putut întîmpla şi secret bilă din abundenţă cînd mi se spune : „Voi suporta eu costul reparaţiei". Mă rog Domnului ca nu cumva acest filotimism să se adreseze unei viitoare epave. Plecăm cu motorul, luînd la remorcă barca din cauciuc. Blasfemie. Nu numai că ne reduce viteza la jumătate, dar afurisita se şi umple cu apă, triplîndu-şi greutatea. Sîntem obligaţi s-o tragem la bord, s-o dezumflăm, spre bucuria doctorului care mai trebuie s-o reambaleze şi s-o lege între sarturile din babord. Remarcabil de bine dispuşi, dublăm prin sud insula Heibelyada, unde se află clădirea impozantă a Şcolii de marină. Mai mare decît Burgazada, împădurită, cu versanţi cînd sfîrşind în mare la verticală, cînd atingînd-o lin, insula împădurită se scurge uşor prin babord. Iată strîmtoarea care-o desparte de insula Büyükada. Ne încrucişează un iaht cu toate velele pline. Peisaj-decor. În prova, un golf scobit adînc, cu faleză înaltă, acoperită de pini. În fundul golfului o clădire cu terase largi, un debarcader de la care pleacă o şalupă cu pasageri, două iahturi la ancoră, bărci-automobil la ancoră, stînci submarine cu spinările cenuşii ieşite din apă, cocoaşa insulei, înaltă, între pini semănate case albe, soarele căzut spre orizont vărsînd în cer şi pe ape culori sîngerii, ropotul reconfortant al motorului, siajul şi mereu surpriza pe care o rezervă fiecare cută de teren nou intrată în cîmpul vizual, pe măsură ce *„Hai-Hui 2"* gireză în jurul insulei Heibelyada. Golfuri pitoreşti. Bărci cu motor dantelînd albastrul portocaliu al mării. Umbrele şi penumbrele de sub pini scoţînd în evidenţă fundalul roşcat al pămîntului. La orizont, continentul, într-un abur străveziu, diafan, care estompează şi

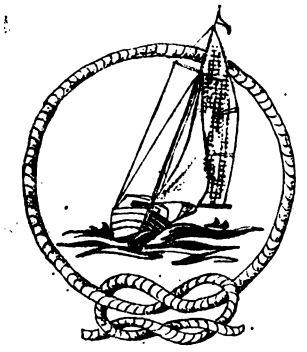
romantizează. Rămînem sub vîntul falezei înalte, în pupa celor cîteva ambarcaţii ancorate în golf. Vîntul a girat toată ziua, de la sud spre nord. Acum bate din N.N.E. cu 6 m/s. Desigur nu fundarisim ancora cu trei lungimi de lanţ, cum scrie la carte. După ce ne terminăm micile treburi curente, trecem să ne ospătăm în cockpit. Cum coasta este abruptă şi stîncoasă, cum evident ies stînci din apă, natura fundului nu poate fi decît stîncoasă. Se elaborează teorii ad-hoc, asupra naturii fundului : mîl şi cochilii. În timpul cinei observ că am pornit în derivă spre larg. Deci un curent care se suprapune pe direcţia vîntului ; ori mai corect, vîntul în seara asta se suprapune pe direcţia curentului. Ancora nu a prins. Desprinderea s-a făcut lin, deci s-a ancorat scurt. E bună la ceva şi cartea şi experienţa altora.

— Sîntem în derivă de două minute şi treizeci de secunde, spune skipperul.

Se constată adevărul afirmaţiunii. Motor. Revenire. Răzvan scoate lanţul de la ancora Hall şi-l trece ancorei tip Amiralitate. Se fundarisește această ancoră într-o poziţie mai apropiată de faleză, astfel încît să se păstreze o distanţă de siguranţă acceptabilă în cazul schimbării vîntului. Pe unul din iahturile cu vele se stă în scaune pliante, iahtul este un jawl de 13 metri, cu un marinar-om de serviciu şi cum hotărăsc să facem carturi, doctorul are o replică plină de nostalgie, privind cu invidie la „13 metri".

— Aceia au venit să se distreze, nu să facă carturi ! Îi priveşte. Apusul este de o frumuseţe dementă. Insula Sivriada se vede înecată în ocru dens. Vîntul trece pe deasupra crucetei şuierînd subţire. Aud freamătul pinilor şi susurul apei lingînd coca. Se aprind luminile pe Heibelyada. Se aprind luminile localului din fundul golfului. Pe insula Iassîada şi lumina cu sclipiri din vîrful muntelui de marmură, Sivriada. Ne fixăm reperele de la uscat, ca să putem determina poziţia iahtului. Stabilim carturile. Notez în *Jurnalul de bord* că din moment ce ai o sondă cu plumb la iaht, este stupid să n-o utilizezi. Cineva care

are rol la prova, trebuie să sondeze și în funcție de adîncime să se dea lungimea parîmei de ancoră. Orice improvizație și estimare superficială naște complicații. Aici nu există nici menajamente, nici parlamentarism. În ultimă instanță este vorba de siguranța navei și a echipajului, ca și de reușita croazierei. Pus pe stînci, eventual cu o gaură de apă, cam greu să te întorci de aiurea, cu tot calabalîcul în spinare. Noaptea de la Cap Caliacra a tras concluzii definitive. Încep să se vadă limitele fiecăruia din noi. Sau mai exact, în ce mod condițiile puse de iaht și mare influențează asupra rezistenței interioare a fiecăruia. Este o senzație stranie să stai pe cușetă în stare de semiveghe, să asculți muzica abia perceptibilă pusă de Janot în cartul lui, care se compune ciudat cu clipocitul apei perceput de foarte aproape, cu șuierul vîntului în arboradă, cu respirația adîncă a băieților ; să percepi în clipele de somn profund mișcările iahtului și trezit brusc să confrunți reperele de la uscat memorate și depozitate de subconștient, sau întrebînd în șoaptă : — Cum stăm ? să ți se răspundă : — În regulă ! apoi să ți se sufle la ureche că ți-a venit rîndul de cart și să ieși în noaptea plină de stele și de umezeală, să vezi luciul stins al apei și să absorbi cu tot trupul liniștea profundă care îmbracă insule și mare, cer și iahturi, să simți pîclele acelea străvezii care prefigurează zorii, condensîndu-se în gene, și să intri în comunicare cu lumina Sivriada care sclipește la intervale regulate, suspendată parcă între cer și mare ; ori să vezi trecînd ca-n vis luminile de navigație ale unei nave ; ori să auzi zgomotul pe care-l face skipperul de pe ambarcația vecină cînd se dă jos de pe cușetă, țăcănitul întrerupătorului, să vezi lumina vagă din careu și să urmărești omul care iese pe punte, se duce la prova, trage de parîma ancorei, apoi, liniștit, dispare în careu, un țăcănit, lumina se stinge și rămîne doar noaptea și marea. Puntea se acoperă de apă. Undeva, departe, clamează un pescăruș. Întunericul se subțiază și este rîndul lui Răzvan să intre de cart.



Am intrat într-un joc care, ca toate jocurile omenești, are reguli și obligații de unde pornesc alte reguli și alte obligații, al căror risc mi l-am asumat liber și nesilit de nimeni. Dorința de a naviga cu vele, visul de a pluti pe mări, cu sau fără voia mea au devenit fapte sociale, în care s-au antrenat foarte mulți oameni și o idee care depășește plimbarea cu *„Hai-Hui 2" spre sud.* Ideea de a renaște și motiva iahtingul românesc de croazieră. Această idee, pentru a se consolida și a trece în social, are nevoie de fidelitate și perseverență, de competență și de fapte care s-o slujească. Unul din argumentele-fapt este croaziera noastră. Sfîrșită în arhipelagul Prinkipo, ea n-ar depăși cu nimic croaziera inginerului Aurel Theodoru pe iahtul *Crai Nou* din anul 1939. Cu toate că am intrat cu toții în criză de timp, avem obligația morală să depășim ceea ce s-a făcut în 1939, justificîndu-ne față de noi înșine. Apelul interior care m-a mobilizat și direcționat, definind clar pentru propria mea rațiune autocritică această felie de destin dedicată mării, mă cheamă din nou pe punte, indiferent de angoasele fiecăruia din noi în parte, sau de angoasele tuturora întrunite. Hărăzindu-i lui *„Hai-Hui 2"* rol de pionier și pionierat, implicit i se hărăzește o intenție care direcționează și polarizează. De aici, alte obligații față de programul lui actual și de viitor și acceptarea dezinteresată a responsabilității acestui program. Deci, joi în 13 iulie, hotărăsc : drum la Yalova, pe coasta Asiei Minor. Distanța este mică, dar în situația de față, cînd de fapt testăm o ambarcație și un echipaj, cînd facem școală, asta are mai puțină importanță. Important este să atingem Yalova, navigînd la compas, să facem plinul de apă la Bebek și de la gura Bosforului să executăm o traversadă a Mării

Negre, navigînd în larg și la estimă, pentru a ne verifica și a verifica posibilitățile iahtului, acum cînd, de bine de rău, am mai învățat cîte ceva despre mare, vînturi și *„Hai-Hui 2"*.

La ora 06.455 umiditatea este de 50 și barometrul staționar la 767 mm. Viteza vîntului în golf 3 m/s. La 08.18 ridicăm ancora și dublăm cu vele prin sud, insula Büyükada. Simt organic lipsa aparatului de filmat. Peisajul este încîntător. Înregistrăm doar 2 noduri pe loch, în consecință putem distinge toate detaliile de la coastă. Pe o mare de azurit care conține lumina, difuzînd-o spre adînc, trec caice, scriind subțire pe orizont forme pline de poezie. Coasta insulei, abruptă. Stînci ieșind din apă. Poteci de picior care șerpuie pe sub pini, de la casă izolată. la casă izolată. Pe creasta insulei, clădirea veche a unei monastiri ortodoxe. Formele desenate viguros în aerul translucid. În partea de sud a insulei, șalupe cu pescari sportivi. Vedem în babord insula Sedefada, la est de Büyükada și în prova babord insula cea mai estică a arhipelagului Balîkci, un petec de pămînt stîncos peste care se rotesc pescărușii, lîngă coasta căreia sînt ancorate cîteva ambarcații cu vele și motor. Sîntem în plină vacanță. Marea, insulele, ambarcațiile de plăcere, cerul, lumea zac într-o lentoare legănătoare și dulce. La 10.10 vîntul cade. Plutim în derivă între cele două insule. Yalova rămîne o utopie. Ne răzbunăm, plonjînd. Apa este zeiască. Înotăm în lungul bordurilor și constatăm că *„Hai-Hui 2"* a făcut o barbă venerabilă. O barbă din alge verzi, mereu legănătoare, un microunivers care ne însoțește și desigur ne mănîncă din viteză ; dar cum nu sîntem la regată... Torid. La 10.40 ne taie prova o vedetă de patrulare, în siajul căreia dansăm spectaculos. La 10.46 se ridică un fir de vînt. Plutim leneș spre insula Balîkci, pe care o dublăm la 11.54 în larma amețitoare a miilor de pescărușii, replică sonoră primirii făcută de pescărușii de pe Sivriada. Abia la 13.30, vîntul care s-a rotit cu 180° își reia rolul cu oarecare seriozitate, devenind acceptabil la orele 15.58 cînd, ținînd la compas 150°, lochul înregistrează 4 noduri. Prin ambele borduri ne dublează navele locale de pasageri, ca două punți și *ferry-boat*-urile, confirmîndu-mi exacti-

tatea drumului. La orizont disting vîrfurile crenelate ale munţilor Delimece-Dagî spre prova tribord şi Eriklidag în prova, munţi zimţaţi, austeri, proiectaţi pe un cer palid, prevestitor de pămînt arid şi sălbatic. Undeva, dincolo de crestele parcă fosforescente, se află Iznik Gölü şi, pe malul ghiolului, între măslini şi oleandri, casa primitoare a prietenului meu Rasim Demirtaş.

Dincolo de crestele Tez Tepe şi Kazak Tepe se află valea care conduce la Bursa, popasul de anul trecut, astfel încît, atingînd coasta la Yalova, recunoaşterea făcută cu maşina se justifică şi, într-un fel, drumul pe mare închide pe traiect, drumul de pe uscat. Trăiesc apropierea de uscat cu o încîntare adîncă şi liniştitoare. Reperele de la coastă apar din mare rînd pe rînd. Din general, estompat, definit vag pe zeci de mile marine atît cît poate cuprinde ochiul din peninsula Bozburun, de la intrarea în golful Izmit, pînă la Engere, peisajul se metamorfozează lent, personalizîndu-se cu fiecare jumătate de milă parcursă. Văd Yalova şi Samanlî, spre sud, văd Karakilise spre nord-est, apoi vedem unde acostează vaporul de pasageri, vedem blocurile din cartierul nou al staţiunii şi la 17.40 pornim motorul în punctul de coordonate $\varphi_e = 40°40'N$ şi $\lambda_e = 29°16'E$, în imediata apropiere a coastei. Dublăm digurile şi cheurile oraşului să găsim un loc confortabil de acostare. Vedem la est de oraş un acvatoriu nou ; dar este prea departe pentru nişte turişti grăbiţi. Filăm în lungul unui golf-ştrand, cu pontoane din lemn prelungite mult în mare, ceea ce mă neliniştește, demonstrîndu-mi o apă prea puţin adîncă. Vrem nu vrem, depăşim un cvasi-port pescăresc, plin de pietroaie şi facem manevra de acostare la cheul principal, acolo unde vin şi de unde pleacă pasagerele şi *ferry-boat*-urile. Cheul intră perpendicular în mare şi locul de acostare este format dintr-o baie mîloasă, deschisă pe direcţia vîntului, agitată de valuri scurte şi plicticoase, construit din beton, este căptuşit cu scînduri şi prevăzut cu anvelope. Aurel leagă baloanele de acostare în babord, Răzvan este la prova gata să sară, Janot la motor, eu la eche. Manevră perfectă. Răzvan ne

leagă la baba cu prova și cu pupa. Echipajul îmbrăcat de oraș părăsește iahtul pentru două ore de plimbare. Cunosc Yalova, așa că rămîn la bord. Pavilionul românesc face senzație. Cred că a fost văzut la Yalova pentru întîia oară. Face senzație și construcția în lemn. Cheul se umple de curioși. Pasagerii pentru *ferry* vin la locul de acostare și comentează cu vivacitate forma și probabil dimensiunile iahtului. Este foarte cald și, pe măsură ce vîntul se întărește, valurile se măresc și izbesc coca de anvelopele care scîrțîie presîndu-se, după cum scîrțîie și *„Hai-Hui 2"*, spre marea mea neliniște. N-am nevoie de asemenea eforturi ale corpului iahtului, după cum n-am nevoie nici de urmele negre pe care le imprimă anvelopele pe suprafața lucie a bordului.

Primesc vizita domnului Memduh Ördekcioglu și a asociatului său, se pare fabricanți de obiecte din aluminium și din plastic, care doresc să vadă interiorul. Facem schimb de amabilități și de cărți de vizită. Îi tratez cu coniac și, folosind ca mijloc de comunicare un fel de esperanto, ne înțelegem binișor. Mi se confirmă o dată mai mult faptul că turcii istanbulezi (omul venise la Yalova pentru afaceri) sînt deschiși, interesați de o mie și unul de lucruri, veseli, comunicativi și parțial dezinformați, ospitalieri. Domnul Memduh Ördekcioglu mă invită cu tot echipajul la vila sa, undeva la sud de Pendik, în golful Aydînlî Liman, ceea ce nu-l împiedică să se mire că într-o țară socialistă există coniac și încă excelent, oamenii umblă pe mări cu iahturi proprii și așa mai departe. Formula unei propagande sclerozate potrivit căreia socialismul înseamnă toată lumea la cazanul comun, a lăsat urme, cu toate că foarte mulți turci cunosc litoralul românesc, căruia îi fac o propagandă excelentă. Vizitatorii mei sînt încîntați de *„Hai-Hui 2"*. Apoi acostează *ferry-boat*-ul deversîndu-și încărcătura auto și umană. Vizitatorii mă părăsesc, vine Aurel cu cumpărătura lui favorită, pîine caldă, valurile sînt din ce în ce mai agasante, iahtul geme din toate încastrările cînd este presat în anvelope și la 18,15 cum echipajul este la bord se dă „mola parîma prova".

Manevra de plecare este excelentă. De cînd echipajul şi-a intrat în piele şi roluri, manevrele au început să fie adevărate delicii marinăreşti. Ieşim la larg pe valuri mari cu motorul şi velele. La 18.25 ţin la compas 336°, avînd pe loch 4,5 noduri. De fapt începem drumul spre casă. Experienţa s-a consumat doar pe jumătate. Ca să fie întreagă şi exemplară, trebuie să ne vedem legaţi la geamandura noastră din portul Tomis. La 18.34 se opreşte motorul şi începem navigaţia cu vele. Se întîmplă ceva cu vîntul. O perioadă de lene. Lochul indică doar 2 noduri. Băieţii se duc la culcare. Rămîn la eche şi sînt martor al apusului. Vreau să-mi adjudec fiecare clipă din aceste ceasuri la eche. Ceea ce de fapt mă fascinează pe mare, dincolo de mirajul altor lumi şi mai presus de el ; este navigaţia cu vele în sine. Adică tocmai ce se întîmplă acum, cînd trec dintr-un timp real şi acut senzorial ; în alt timp, poate cosmic, în care senzorialul se sublimează devenind vis şi inefabil, în care îmi părăsesc condiţia înscriindu-mă în ciclul diurn pe coordonatele aştrilor, în care marea, cerul şi soarele mă integrează firesc, punîndu-mi la mir culorile amurgului, ca pe un semn tainic de acceptare. Mai întîi Yalova se topeşte în mare, cufundîndu-se lin şi în pupa se mai văd doar crestele munţilor Eriklidag şi Delimece-Dagî, plutind într-o lumină străvezie, verzui-portocalie, care le pune pe crestele sălbatice un tiv fosforescent. Apoi simt vîntul. La început o boare răcoroasă, mirosind a alge şi rocă. Mai apoi îmi taie obrazul cu lame subţiri. „*Hai-Hui 2*“ se înviorează. Echea vibrează. Apa despicată de etravă clăbuceşte pe flancurile iahtului, rămînînd în pupa într-un siaj înspumat. Se aude foşnetul aerului pe vele şi al vîntului în sarturi. Iahtul se bandează uşor. Lochul ţăcăne vesel şi se stabileşte la 4 noduri. Marea este albăstriu-portocalie şi pe culoarea aceasta neverosimilă, din pupa apare pata albă a unui pasager care ne dublează prin tribord. Munţii peninsulei Bozburun intră în imersiune. La 20.05 apar în babord nave militare cenuşii cu luminile aprinse, navigînd în linie, ca şi cînd ar pieptăna marea. Apune soarele. Cerul şi marea sînt pline de culori muribunde. Roşu pal şi portocaliu stins, albastru în de-

gradeuri, verzui ofilit și în acest cortegiu funerar care însoțește soarele sub orizont, își face apariția luna. Odată cu ea, noaptea catifelată care schimbă lent fizionomia mării. Siaj de aur între *„Hai-Hui 2"* și lună. Aur greu, roșcat, așternut în folii groase pe mare, pod de aur de la cîrmă pînă sub lună și nebunia care te cheamă să-l calci desculț și gol, să-l umbli pînă dincolo de lună și de tine însuți. Dintr-odată, în prova babord orizontul se tivește cu vetre de jăratic. Cu salbe de lumini palide, configurînd coasta Asiei Minor. Apar constelațiile. Noaptea devine feerie și basm. Vîntul se întărește și cu el, valul. Vînt de NE, de la uscat, care începe să șuiere în sarturi și valuri de la travers care încalecă puntea prova, acoperind-o cu spumă. Plăcerea de a sta la eche își modifică statutul. *„Hai-Hui 2"* mă încorporează după legile firești după care mă încorpora odinioară avionul și fără să-mi dau seama cînd, devin eu însumi *„Hai-Hui 2"*. Eu sînt acela care despic valul și-i simt spuma îmbrăcîndu-mi trupul în dantele albe, fosforescente. Eu sînt acela care primesc vîntul în pori și presiunea mării pe chilă, care simt în pumn pulsația cerului presărat cu stele și a valurilor în care arde luna. De ce să nu-i cred pe Ulise și Slocum, pe Colas și Tabarly și de ce n-aș mărturisi că există o religie a mării, așa cum există o religie a cerului și atîtea religii ale pămîntului ?

Apar și dispar luminile de navigație ale navelor. Atunci luminez velele cu proiectorul lui Janot, dar cum navig pe direcția arhipelagului, drumul nostru este în interiorul drumurilor obișnuite, care dublează arhipelagul fie pe la nord, fie pe la sud. La 21.35 sîntem în apropierea arhipelagului. Insulele se ridică din mare, sumbre. Strîmtorile dintre ele plutesc în întuneric. Mă hotărăsc să le dublez prin sud, astfel încît lumina lunii să ușureze observația. Vîntul se întărește. Dansăm. Aurel iese în cockpit și-mi ține de urît. Lună, mare înspumată, vînt puternic, lumina de pe insula Balîkci și departe la orizont, cea de pe Sivriada. Vreau să ancorăm în golful cunoscut, mîine să vizităm insula Büyükada și tot mîine să ajungem la Bebek.

Poimîine rămas bun Istanbulului și duminică în 16 iulie să luăm drumul spre casă. Se confirmă raţiunea manevrei. Bătute de lumina lunii, coastele stîncoase ale insulelor se văd perfect, dacă reușești să elimini doza de fantast și să rămîi în cel mai concret prezent. Lumina argintie cade pe stînci, poleindu-le. Împrumutîndu-le o viaţă stranie, dincolo de condiţia lor de rocă. Lăsăm în pupa insula Balîkci și cînd avem la travers strîmtoarea dintre Büyükada și Sefada ne ia în primire o rafală puternică, bandîndu-ne în babord. Filez școta randei și chem echipajul pe punte. Rafala este urmată de alte rafale. Vîntul trece printre insule, vîjîind. Oricum trebuie să faci abstracţie de peisajul halucinant și să-l reduci la datele lui strict fizice, dacă vrei să-ţi reușească aterizarea pe locul de ancoraj, să nu te lași atras de frumusețea mortală a coastei și să nu te dai cu chila în sus, păstrînd adevărul panseului potrivit căruia o ambarcaţiune este destinată să plutească pe deasupra mării și nu pe sub. Răzvan trece la școta focului. Janot la motor. Aurel se duce la prova. După ce dublăm Büyükada, două rafale puternice se străduiesc să culce catargul pe valuri. Evident, avem prea multe pînze. „Jos focul". Răzvan și Aurel coboară, strîng și leagă focul. Janot pornește motorul. Se coboară randa. Văd golful, ambarcaţiile de la ancoră, puzderia de lumini de pe Heibelyada și cînd intrăm sub vîntul falezei înalte, cineva de la un motor-cruizer ne semnalizează cu lanterna, materializînd printr-un punct luminos direcţia pe care s-o ţinem. Ancora este gata de fundarisit. Cunoaștem locul și ne-am convins cu toţii că trebuie să lăsăm la apă atîta parîmă încît să acopere de trei ori adîncimea. „Funda ancora". Se aude vîntul vîjîind în pinii de pe faleză. Se aude vîntul vîjîind în partea superioară a arboradei. Ora 22.09. Manevra de ancorare s-a terminat. Instaurăm carturi și nimeni nu protestează. Girăm ușor pe ancoră, stăm sub protecţia falezei, apa din jur abia clipocește și o pace adîncă învăluie iahtul în pofida vîntului care-și face de cap dincolo de noi. O zi la eche, magnifică.

VIZITĂM BÜYÜKADA, INSULA OLEANDRILOR, ÎNTÎMPLĂRI—LIMITĂ ÎN BOSFOR, PĂȚANII CU MOTORUL ȘI REVENIRE LA BEBEK !

Vineri în 14 iulie ora 07,50. Lochul a totalizat 400,6 mile marine. Barometrul indică 765 milimetri, deci scade. Umiditatea 50. S-a spălat vesela, sîntem bărbieriți, spălați din belșug cu apă dulce și ne pregătim să ridicăm ancora. 08.12. Ridicăm ancora. Ieșim cu motorul din golf, dublăm peninsula care ne-a adăpostit și imediat la nord de aceasta se dezvăluie una din fețele insulei. Vile agățate pe coastă într-o luxurie vegetală, de la care coboară la debarcare scări spiralate din blocuri de piatră, umbrite de pergole, terase largi în fața vilelor, ștranduri și la debarcadere bărci automobil. În babord insula Heibelyada. Ceea ce vedem, vile și pergole și ștranduri poartă pe hartă numele de Nizam Maden. Dublăm partea de nord-est a insulei și intrăm în rada portului tixită de iahturi și bărci-automobil legate la geamanduri. Este evident că turiștii și sezoniștii au venit aici nu numai cu vapoarele de pasageri. Se dezvăluie plin de farmec și inedit orașul Büyükada. Adică linia coastei tivită de o stradelă de la care începe abruptul presărat cu vile, apoi în fundul golfului un cazino cu terasă spre mare, un pinten de pămînt cu clădirile portului, pinten prelungit în mare printr-un cheu din beton pe piloți. Într-o parte a cheului acostează pasagerele. În cealaltă parte sînt acostate caice și o șalupă de pasageri. Zăresc un loc între prova caicelor și pupa șalupei. Intrăm acolo și ne legăm la baba. Valurile sînt moderate. Stabilim echipele, mai exact rămîn la bord pînă băieții fac recunoașterea de rigoare și pînă cînd, ca peste tot, Janot va aplica pe „Diary" ștampila poștei locale. Sînt obiectul întrebărilor și amabilității funcționari-

lor portuari. Oamenii recunosc pavilionul. Înconjoară iahtul cu o simpatie evidentă. Aici iarăși este vorba de istorie și, împotriva faptului că ne-am tăiat reciproc beregățile cîteva sute de ani, ei încercînd să ne pună la pămînt, noi scuturîndu-i mereu din spinare, pînă cînd i-au inventat pe fanarioți, simpatia manifestă demonstrează că, dincolo de trînta de veacuri, a existat firesc și o atmosferă comună în arealul de influență otomană și că această atmosferă comună, avînd drept liant comerțul, se păstrează ca un ecou spiritual, probabil revitalizat de actualele legături prietenești dintre România și Turcia. Facem schimb de cărți de vizită, sînt asigurat că nimeni nu se va apropia de iaht, deci pot pleca liniștit, între timp vine Aurel care mă schimbă, așa că după ce ies din clădirea portului, nimeresc în plin oraș de basm modern. Panta începe imediat cum se iese din clădirea gării maritime. Aici este orașul vechi, cu cafenele umbroase, cofetării și mici magazine de lux, cu prețuri nejustificate decît de snobismul cumpărătorilor. După o primă escaladare în pantă moderată se ajunge pe o esplanadă unde sînt alte butici cu mărfuri și artizanat exotic, esplanadă care sfîrșește într-o parte, cea de est, cu o piață tixită cu „arabale", trăsuri vesele, colorate viu, cu roți de cauciuc, frîne, coviltire din piele, la care sînt înhămați cai purtînd hamuri bogate, bătute cu alămuri, după moda veche a unui popor care a făcut din cal un simbol al bărbăției. Sînt zeci și zeci de arabale roată în roată și oiște în oiște. Într-o margine sînt „parcați" măgărușii înșeuați, evident avînd același rol turistic ca al trăsurilor. Explorarea insulei și turul ei nu se face aici cu autocarul. Harta marchează un drum circular, probabil accesibil numai trăsurilor, locurile pitorești și înălțimile rămînînd să fie vizitate pe măgari. Facem pozele de rigoare, apoi evadez pe esplanadă, trec pe lîngă o clădire oficială văruită într-un alb orbitor, avînd în față un scuar cu un monument, ostășesc desigur, și atac pieptiș strada care urcă spre vîrf. Raiul. Raiul compus din vechi case turcești din lemn, ori numai cu ciubucăria acoperișului din lemn lucrat în ajur, veritabile dantelării în care fiecare metru linear de scîndură a fost supus unui travaliu de artizan laborios și plin de imaginație, case așezate între

pajişti din care ţîşnesc palmieri ornamentali şi pini maritimi, oleandri înfloriţi şi chiparoşi, ori pajişti dominate de jerbele mov ale glicinelor, apoi vile moderne, vile de vacanţă în mijlocul grădinilor savante, în care ştiinţa grădinarilor nu ucide naturalul, punînd în valoare fiecare specie ornamentală, creînd petece de rai în care floarea şi arborele scriu în peisajul cu mare, munte şi cer un gazel plin de graţie. „Hep, hep", strigă birjarii coborînd la pas abruptul, sute de copii se duc la plajă, femeile poartă un fel de rochii sac, tivite cu arabescuri în fir de mătase, strada este mărginită de oleandri înfloriţi şi dinspre munte apare un cîrd de măgari purtînd coşuri, conduşi de un cărvănar tînăr. Probabil fac aprovizionarea locuinţelor izolate sau a monastirii. Toată această luxurie sub foşnetul brizei şi într-o lene magnifică.

La 11,35 plecăm de la cheu. Navigăm cu motorul şi focul. Este forfotă în strîmtoarea Büyükada. Pasagere şi *ferry,* bărci-automobil gonind nebuneşte şi caice încărcate cu mărfuri pentru insule, aşa că, ochii mari. Dublăm Heibelyada. Deci, avem în babord arhipelagul şi în tribord Asia Minor, de fapt lanţul de localităţi dintre Maltepe şi Freköy. Dintr-odată simţim odoare grea, de putrefacţie. Nu ! Nu vine de aiurea. Vine de la bord. Să ni se fi alterat alimentele în aşa hal ? ! Doctorul intră în alertă. Se hotărăşte pe loc inspecţia întregii cambuze. Cutie de conservă, cu cutie de conservă. Ne vine să vomităm. Stelele de mare ! Se depistează rapid punga în care Janot depozitase stelele de mare, spre conservare. Se aruncă infamia în mare. Se deschid rooful şi tambuchiul prova, pentru aerisire. Cum tot sîntem puşi pe fapte mari, se face inspecţia cambuzei, la cataramă.

Tot ce nu corespunde se aruncă la peşti. Nebulozitate. Dublăm Kînaliada, ultima insulă a arhipelagului. Vile, ambarcaţii, briză, valuri. Insula este mai puţin una pentru viligiaturişti. 12.00. Încrucişăm două caice albastre, în tandem, pline cu mărfuri şi cunoscutele damigene. Acostăm în golful Moda, plin de ambarcaţiuni cu sau fără vele, unde-l lăsăm pe Răzvan. Apoi urcăm din Marmara în Bosfor, prin labirintul digurilor care barează intrarea. În loc să dublez Turnul lui Leandru prin larg, mă strecor

între acesta şi cheiul stîncos unde se face baie şi se pescuieşte. Stăm toţi trei în cockpit. Aurel pozează, Janot îşi supraveghează motorul şi constatăm pe loc tăria curentului. Deocamdată nici un semn de îngrijorare. La Kiz-Kűlesi—Turnul lui Leandru — este un fel de muzeu al marinei şi o santinelă purtînd cască, cu arma la picior, ermetizează legendele. Multele lui legende, dintre care o reţin pe aceea care mi se pare cu tîlcul cel mai grăitor. (De fapt turnul a fost construit pe o stîncă din raţiuni nautice militare. Trebuia să semnalizeze navelor acest loc periculos, în consecinţă, ştiind lecţia, nu avem ce căuta aici, în plus poseda un belciug zdravăn de care se lega lanţul al cărui capăt închidea la piciorul Acropolei intrarea în Cornul de Aur şi Bosfor. Un al doilea lanţ închidea numai Cornul de Aur, din Portul bizantin la Galata.) Deci fiica împăratului Constantin, de o frumuseţe răpitoare, primind un ghicitor, acesta i-a ghicit destinul, prezicîndu-i că va muri în urma unei muşcături de şarpe. Superstiţios, împăratul, ca s-o scape de muşcătura fatală, a dus-o în acest turn (pe atunci cu partea superioară din lemn) izolînd-o de lume. Dar într-o bună zi aducîndu-i-se preafrumoasei un coş cu struguri, din fundul coşului a ieşit un şarpe veninos care a muşcat-o, împlinindu-i astfel destinul prezis. Cine a pus acolo şarpele, mister ? ! O rivală ? Interesul unei uneltiri politice ? Din nou mister. O lovitură surdă în lest, una uşoară, dar totuşi lovitură, mă face să privesc în apa translucidă. Bolovani. Stînci. Virez uşor spre larg. Inutil se ambalează motorul. Viteza curentului nu numai că anulează mişcarea noastră spre înainte ; dar am putea spune privind reperele de pe coasta europeană, că ne împinge în aval. Las de-o parte peisajul Bosforului, în după-amiaza asta de zile mari, plin de nave şi ambarcaţii de toate felurile, tăindu-l în toate direcţiile posibile, este clar că sîntem în dificultate de manevră şi cum văd pe coasta europeană urcînd cîteva şalupe cam urgisite, pline ochi, tentez o traversadă cu prova în curent. Scurşi uşurel la vale, cu motorul gîfiind (deci un 8 C. P. este slăbuţ pentru *„Hai-Hui 2“*), reuşim să intrăm în contracurentul care linge coasta europeană şi

ne apropiem lent de cheul și palatul Dolmabahce. Cum abia urcăm, avem tot timpul să vedem Galata, Beșiktaș și Ortaköy, cu nebunia de lume, de automobile, scăldători, pescari, bărci de toate felurile ; iar în rada fostului palat imperial, conform protocolului, este ancorată o flotilă militară de distrugătoare, aflată în vizită oficială, flotilă avînd la bord lansatoare de rachete, ba și un elicopter. Nu disting pavilionul. Totul este solemn în rada militară. Solemn și anacronic. Urcăm lent într-o lume care ține de fabulos. Bosforul cu viața lui cotidiană este de o unicitate fermecătoare. Barjele descarcă nisipul în zuruit de lanțuri, pasagerele se încrucișează grațios, navele de mare tonaj urcă sau coboară majestuos acoperind o bună porțiune de peisaj, caicele își fac cărăușia obișnuită, bărcile-automobil țîșnesc cu provele ridicate între două jerbe de spumă, coasta europeană pînă dincolo de Ortaköy este un port-șantier, apoi avem în prova insula Curucești cu un țărm, un restaurant și un debarcader, în tribord un șir de nave la ancoră, barje, petroliere vechi, nave-pompă de carburant și dintr-odată motorul dă rateuri. Nimic mai înveselitor. Curent puternic, nave la ancoră în tribord, coasta cu alte nave în babord, forfotă de jur împrejur. Totul se rulează fulgerător. Judecarea situației : ori funda ancora, ori, dacă mai ține motorul despre care Janot zice că merge într-o bujie, să ne legăm la unul din șlepurile de cărbune mai mult niște epave, ancorate grămadă în aval de insulă. Motorul tușește, strănută (sigur, în ultimă instanță ridicăm velele ca să putem manevra în aval, dar este ultimul lucru de făcut) și apropii iahtul de cel din urmă șlep, ruină salvatoare. Aurel este la prova, se prinde cu cangea, sar și-l ajut, slavă Domnului, ne-am legat. Janot anunță solemn că în cîteva clipe este gata. Găsim trusa cu piese de schimb (chestiunea este asemănătoare cu o pană de motor pe un bulevard în pantă, cu șase benzi de circulație pe sens, la o oră de circulație intensă), găsim bujia defectă și pe cea de schimb, Janot face operațiunea și spune că este gata de marș. Pornește motorul. Ne dezlegăm. Cuplează elicea. Depășim șlepurile între

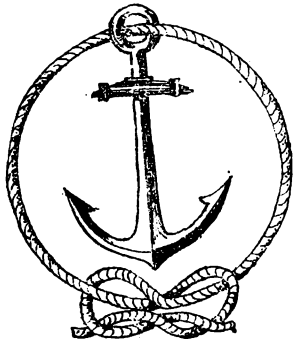
insulă și locul unde se descarcă barjele. Pîrîituri. Trosnete. Motorul dă din nou rateuri. Manevră diabolică să prindem iarăși șlepurile. Aurică este în draci la prova, mînuie cangea cu vigoare, ne prindem din nou de șlepuri și abia ne legăm cînd din aval se aude mugetul imperativ al unei sirene. Iadul. Pe lîngă el tot cerul care-mi cade în cap. Spre noi, direct spre noi, vine cu viteză un remorcher negru și unsuros, care trage după el cîteva șlepuri pline cu cărbune și care, evident, vrea să moleze remorca, astfel încît șlepurile să ajungă prin inerție lîngă șlepul de care ne-am legat, și la rîndul lor să se lege aici. Dezastrul este la nici un cablu în pupa noastră. În imposibilitate de manevră, avem toate drumurile închise. În amonte nu putem urca. Să ne lăsăm pe curent fără să putem manevra, pînă să ne dezmeticim văd prova primului șlep, provă de fier, la cîțiva metri de pupa noastră și prova remorcherului depășindu-ne prin babord la un lat de palmă. În disperare de cauză Aurel se repede cu cangea în monstrul acela pufăitor și unsuros, gata să ne strivească de șlepul-geamandură, împingînd cu deznădejde. Un marinar turc apare în prova șlepului care vine la abordaj, întinde mîinile peste bord și-i face semn lui Janot să întindă mîinile. Mă reped și dezleg iahtul. Doctorul a îndepărtat monstrul. Aștept să aud prova șlepului lăsat la voia inerției, spărgînd oglinda pupa. Prova aceea neagră, scrijilată, turtită, se apropie cu viteză de pupa iahtului. Iată dezastrul. Marinarul turc prinde cu palmele, palmele lui Janot. Prova șlepului este la cîțiva centimetri de motor și cîrmă. O împingere puternică pe mîinile lui Janot, care folosesc de amortizoare elastice și *„Hai-Hui 2"* lunecă cîțiva metri în amonte, în afara oricărui pericol. Este de necrezut. N-am timp decît să strig bravo pentru echipaj și să alerg la prova pentru a lega din nou barbeta de șlepul următor. Nu știu cum se numește marinarul acela ; dar omenia și inteligența lui au fost salvatoare. După cum salvatoare au fost intervențiile în disperare de cauză ale doctorului Aurel Martin și ale actorului Ion Marinescu, redevenit Janot cînd scoate din nou bujia încăpățînată.

Remorcherul se duce. În schimb vine cu o barcă marinarul salvator. Cu o barcă și cu un cuțitoi de pescar. Omul știe din experiență sursa necazurilor noastre. Basculează motorul și spre stupefacția echipajului taie de pe axul elicii o folie de polietilenă pe care elicea o transformase în zeci de șuvițe răsucite pe ax, ca pe un fus. Iată deci un nou pericol de navigație, pe lîngă cele consemnate în hărți și *Cărțile pilot*, cum sînt întinsurile, stîncile submarine, recifele și celelalte delicii ale strîmtorii : gunoaiele aruncate de la uscat, capete de parîmă, sfori și... folii de polietilenă care plutesc între două ape și se agață de chilă, ori de elice, ori de cîrmă. Pornim plini de optimism. După un demaraj strălucit motorul își reia pufnetele și accesele de astm. Abia ne tîrîm în amonte și mă gîndesc cu groază că după ce vom reuși să dublăm insula Kuruceșme și baia de sub capul Arnavutkioi, va trebui să învingem șuvoiul curentului principal care spală ca o apă de munte acest cap, șuvoi care ne-a dat destulă bătaie de cap atunci cînd motorul era în deplinătatea celor 8 C.P. nominali. „Merge", ne asigură cu magnificiență Janot și tîrîș-grăpiș iată că lăsăm în pupa insula Kuruceșme și ne apropiem de locanda și debarcaderul din scînduri al Capului Arnavutkioi. Văd cu o claritate de spaimă fiecare colț de bolovan, fiecare capăt de bulumac, fiecare cui ruginit care ies din aliniere și devin inamici potențiali în cazul aruncării pe acel debarcader învechit. Cum cheul este plin de pescari și plimbăreți, cum oamenii au ochiul format și ne văd în dificultate, iată că se produce agitație și toată lumea aceea ne face semn să ne apropiem cît mai mult de sus-numitul debarcader precedat de bolovani, cu bîrne și cuie ieșite din aliniere. Cum îi suspectez de a confunda pescajul nostru cu al bărcilor de pescuit ezit să vin lîngă debarcader. Scontez să tai brațul principal al curentului și... Blestem. Curentul răsucește prova. În cîteva secunde ne scurge în baia Arnavutkioi. Rondou. Janot ambalează. În ciuda noastră, motorul nu vrea și nu poate mai mult. Strănută și strănutul ăsta îmi dă fiori. Desigur, putem ancora aici. Sau ne putem lega la unul din debarcadere. Dar Răzvan ne știe

dincolo. Apa și combustibilul sînt dincolo, adică preț de două cabluri peste curentul acesta blestemat. Pe urmă este una să te legi la geamandură la Bebekkioiu, întors din arhipelag, terminînd rotund o treabă și alta să te legi la două cabluri spre sud, într-un loc necunoscut, pentru că... Iată șuvoiul cu valurile lui săltărețe. Aurel stă la prova, gata cu cangea Gaz ! Iată bolovanii. Bulumacii. Piroanele. Din nou ne răsucește curentul și ne scurge în aval. Apar la cheu bărbați care fac semne mai mult decît explicite. De data asta, cu orice risc, îi ascult. Rondou. A treia tentativă. Țin iahtul la un metru de debarcader. La un metru de bulumaci, pietroaie și piroane. Minune. Înaintăm. Metru cu metru dar urcăm. Dublăm debarcaderul. Dublăm capul. Ne apropiem de dig. Dublăm parcul. Intrăm în baia Bebekkioiu. Totul este familiar. Prietenos. Ne simțim ca acasă. Începe să se întunece. După ce traversăm o ramură mai puțin rebelă a curentului, după recunoașterea de rigoare, venim la geamandură pe care o ratăm prima dată. Vina skipperului. O prindem la a doua tentativă. Apare bărcuța cu Riza Vural, bătrînul cu părul alb. Riza Vural aduce barbeta de rigoare, cu care ne leagă la geamandură. Ne urează bun venit. Apoi, pentru confort, ne leagă cu pupa la o a doua geamandură. Apoi ne aduce o barcă, pe care-o leagă la pupa. Barca noastră de serviciu. Pe cheu se vede taraba pe roți a negustorului ambulant, de pe grătarul căreia se ridică fumul alburiu al cărnii prăjite. Dincolo de rigola trotuarului fîșîie pneurile limuzinelor. A început exodul cotidian de la Istanbulul afacerilor la locuințele, vilele, casele de pe malul Bosforului, de pe terasele împădurite, sau din lungul văilor abrupte. Bărcile de închiriat se întorc la debarcader. Riza Vural își strînge umbrela albastră. Navele de pasageri își deversează povara umană. Soarele stă să apună. Se aude chemarea amplă, profundă, impresionantă a muezinului. De la uscat vin efluvii de iasmin și chebab. Se aprind luminile în vile și blocuri. Se aprind lampioanele localurilor-terasă. Janot, care ținuse tot timpul cratița minune pe aragaz, de teama ruliului, o dă jos, oferindu-ne un regal gastronomic : jambon fiert cu foi de dafin. Șuncă presată, cu măsline și

sos de roșii. Apoi vine noaptea care-și leagănă stelele în vîrful catargului. Se văd familiile așezate în șezlonguri pe terase sau în fața televizoarelor. Luminile coastelor se răsfrîng pe luciul Bosforului. Și, desigur, Steaua Polară îmi indică nordul. Adică, drumul spre casă.

ULTIMA ESCALĂ.
PREGĂTIRI PENTRU TRAVERSADĂ



Sîntem sîmbătă în 15 iulie. La ora 07.17 barometrul indică 765, adică în scădere lentă, schimbarea timpului vizînd viitorul nu chiar apropiat. Convenim să punem iahtul la punct pentru marș, să facem plinurile de apă și combustibil, după care să ieșim în oraș pe rînd, pentru a ne lua rămas bun de la Istanbul. Conform sarcinilor, doctorul cu Janot încarcă canistrele la barcă și se duc după apă. Rășina de pin pusă în canistre a conservat apa în condiții optime. Răzvan se ocupă de arboradă, lumini, încărcatul acumulatorului și restul treburilor tehnice. Janot pune la punct motorul, găsind pe axul elicii alte șuvițe de polietilenă. Aurel curăță santina. Îmi rezerv curățenia exteriorului și pregătirea marșului. Drept pentru care ostenesc frecînd punțile și bordajul cu peria și apă de Bosfor. Conform obiceiului, rămîn la bord. Băieții pleacă în oraș. Într-un fel mă simt la adăpost la Bebekkioiu. La adăpost de ritmul

dement al metropolei. Dar mai ales la adăpost de insistența amintirilor acelora care, violentîndu-mi obișnuința, mă cheamă mereu într-un prezent istoric dramatic, plin de convulsii tragice, care-mi deschide mereu răni abia vindecate. Desigur este o doză de lașitate în refuzul meu la participare ; dar la dracu, sînt în vacanță și măriile lor Țepeș, ori Mihai, ori Mircea sînt totdeauna primiți la Grădiștea ca niște domni și stăpîni ce se află ; aici la Bebekkioiu nu sînt decît un *skipper* începător și am necazurile mele, desigur meschine și insignifiante pe lîngă necazurile măriilor lor ; dar la materialismul istoric stă scris că numai o justă apreciere a echilibrului și interdependenței dintre rolul maselor și al personalității ne dă cheia înțelegerii fenomenului istoric, eu aparțin maselor și-atunci îmi revendic dreptul la vacanță absolută, chiar dacă dialogul cu Soliman Magnificul nu s-a finalizat și măria sa Țepeș a lipsit tocmai atunci de la Süleymaniye. Dintre infinit de multele tiranii care se exercită asupra unui ins aparținînd maselor, cum ar fi tirania dragostei, a copiilor, a aparențelor, a conformismelor, a agenților de circulație, a fiscului, a modei, ca să nu vorbim decît de tiraniile cele mai banale, excluzînd tiraniile bolei, ale suferințelor morale ca și marile tiranii existențiale ; în cazul meu adăugîndu-se tiraniile curenților maritimi, ale vîntului, climatologiei și meteorologiei, etc. etc. una din tiraniile secrete care exercită o dominație aproape fascinatorie asupra insului reflexiv, este tirania istoriei. Este o tiranie feroce, foarte mult asemănătoare dragostei. Nu acelei dragoste celeste, plină de ftizie romanțios-abulică, ci a celeilalte dragoste, vijelioase, carnale, explosive, gemînd de evenimente epocale, cum ar fi o privire scăpată ireverențios pe o gambă trecătoare și alte asemenea. Deci, insul aparținînd maselor, dominat de tirania istoriei — nu de una romanțios-abulică, mulțumindu-se cu concepte generale mirosind a șoarece și a incunabul ; ci de o istorie pasionantă și pasională, explozivă, posesivă, cvasicarnală, impudică — insul acela este de o mie de ori pierdut. Pierdut chiar și atunci cînd încearcă să evadeze pe mare,

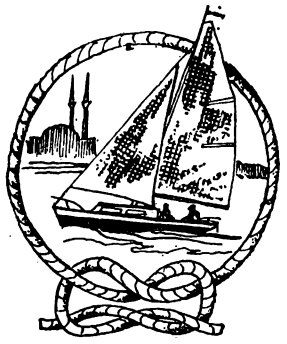
la bordul unei bărci cu pînze. Pierdut iremediabil pentru singurul motiv că știe bine lecția. Că are mereu un termen de comparație, care în viața lui de fiecare zi, ca și în dragoste, este mai indicat să nu-l aibă. Peste bord cu toate tiraniile. (Se exclude prin natura obiectului tirania *skipperului* asupra echipajului.) Este o magnifică zi de sîmbătă. Au și apărut beneficiarii zilei reduse de lucru, cu sacoșele lor pline cu sticle de bere, pîine caldă, cîrnați de oaie și, desigur, celebrii castraveți. Beneficiari și ei aparținînd maselor care fac istorie, deocamdată făcînd dever prietenilor noștri Riza Vural și Adem Karadeniz. Deci mă eliberez de tirania istoriei care mă face părtaș la timp, care-mi sugerează o mie de comparații iconoclaste și mă întind cu voluptate pe punțea frecată conștiincios, lăsînd soarele acesta sudic să-mi iradieze încheieturile. După legi ale odihnei fiziologice care-mi scapă, întregul univers sonor suferă efectul unei estompe subtile. Aud totul, percep fiecare zgomot specific, dar decibelii respectivi nu exercită asupra mea nici un efect iritant. Poate apa, poate soarele, poate apa și soarele împreună să ecranizeze zgomotul. 13.30. Trece în aval cargoul *Brăila*. Am tentația să răsfoiesc *Jurnalul de bord* și să număr cîte nave românești au trecut prin Bosfor în aceste zile de escală, dar și asta înseamnă istorie, așa că renunț. Număr cîte ore de singurătate fericită mi-au rămas, mă scald, mă prăjesc la soare, îmi aranjez pe masa de navigație Harta nr. 28 *„Partea de nord a strîmtorii Bosfor"* și sub ea, Harta nr. 09 *„Partea de vest a Mării Negre"*. Oricît aș disimula, adevărul se prezintă la întîlnire dur și fără ambiguitățile după care se omoară criticii literari. Onoarea cere ca echipajul să tenteze traversada Bosfor-Caliacra. Pentru orice vapor, pe mare obișnuită, este o treabă de cel mult 10 ore. Nimic. Devine ceva în cazul unei furtuni mai acătării. Pentru *„Hai-Hui 2"* problemele se pun puțintel altfel. Cam 30 de ore de navigație estimată de larg ; în caz de calm plat poate cîteva zile, drum în volte dacă nu bate sudul, sau nu bat vînturi de la travers, probleme dacă se iscă furtună, cu toate că starea generală a cerului și scăderea lentă a barometrului

nu sînt alarmante. Deocamdată. Echipajul este pentru. Dar am dreptul să-l risc ? La naiba, sîntem patru bărbaţi şi o minunată barcă cu pînze. O baie în şuvoiul rece mă va spăla de dileme. Fără această traversadă, n-am adus nimic nou iahtingului românesc de croazieră în afară de distanţa parcursă. Cineva îmi spusese că fără navigaţie astronomică n-o să fac mare lucru. Slocum a înconjurat pămîntul mai mult la estimă, decît făcîndu-şi punctul cu tablele ; apoi distanţa este prea mică să-mi poată îngădui erori prea mari şi mai la urma urmei, oricînd pot pune capul spre vest şi, vreau, nu vreau, în cîteva zeci de ore, dau cu prova de uscat. Cu asta se pune punct discuţiei. Baie. Soare. Lene. Iată un program menit să acumuleze forţe. Niciodată nu ştii ce te aşteaptă dincolo de clipă. Simt cum mă paşte tirania înţelepciunii, pe care oricum o prefer tiraniilor la care se expun de bună voie coechipierii mei : a căldurii toride din troleibuz, a înghesuielii, a tîrguitului cu negustorii din Bazar, a aşteptării şi înghesuielii din staţie, a setei... Parcă nu pot hoinări prin Istanbul stînd tolănit la soare pe puntea lui *„Hai-Hui 2“ ? !* Tirania imaginaţiei, amice, îmi spun şi trebuie să recunosc că nu am nici o şansă de a scăpa din tot lanţul acesta de tiranii abominabile, decît să fug sub un palmier şi să devin yoghin. Gauguin a fugit şi el în Oceania binecuvîntată de mare şi cer, în loc de yoghin a devenit un maestru al picturii moderne murind în mizerie, în vreme ce puţin mai tîrziu pînzele lui s-au vîndut la preţuri ameţitoare, aşa că n-am chef să-mi las editorii pe mîini străine şi renunţ pe loc la ideea retragerii, ceea ce de altfel ar însemna părăsirea cîmpului de luptă, faptă dezonorantă pentru un maior de aviaţie în rezervă şi comandant activ de iaht cu vele. Chestiunea cu abandonul total al socialului, pentru introspecţie şi desprindere de temporalitate nu este chiar o bagatelă, dar ar însemna să ne întoarcem iarăşi la istorie şi iată că pe cheu îşi face apariţia vechiul meu amic, doctorul, aşa că solilocviul ia sfîrşit şi trecem la a doua parte a programului acestei ultime zile de escală istanbuleză.

Este ora 18.40, echipajul în plen, toate pregătirile de drum făcute minuţios, rămîne să completăm combustibilul.

Răzvan a încărcat acumulatorul cu generatorul lui păcănitor, a verificat circuitele electrice, luminile de poziție și cele din interior. Plecăm de la geamandură la stația de alimentare, unde ni se spune cu multă amabilitate : — benzină iok ! Astăzi nu s-a făcut alimentarea pompelor de pe litoral. Deci sîntem la debarcaderul stației *„Türkpetrol-Bebek"* și să așteptăm pînă mîine, duminică, este absurd. Apare un foarte simpatic avocat la plimbare cu un turc mic și întreprinzător, un puști cu ochi negri, vii și scînteietori, pe care-l luăm la bord, avocat care ne spune că există benzină la nu știu a cîta stație de combustibil mergînd cu troleibuzul spre Istanbul. Răzvan și Janot se oferă să aducă benzină în două canistre. Cum cei de la *„Türkpetrol-Bebek"* ne spun că putem rămîne la debarcader pînă mîine în zori, reverificăm amarajul și, după ce se întoarce echipa de alimentare, dăm stingerea. La uscat, foarte aproape de noi se află dudul secular care-și fosnește legendele și moscheia austeră din minaretul căreia am auzit de trei ori pe zi chemarea muezinului. Întins pe cușetă rememorez situația iahtului. Probele motorului au fost excelente. Arborada, cîrma, velele, ancorele, în regulă. Alimente avem pentru încă 12 zile de navigație. Apă pentru 10 zile, fără economie. Desigur, ne lipsesc mijloacele radio, pentru a asculta buletinele meteo și, cu toate că prindem cu ceea ce avem la bord „Radio vacanța", și Varna, n-am ascultat buletinele meteo, lucru cu totul condamnabil. Am încredere în experiența mea în materie, care poate prevedea cu destulă precizie schimbarea timpului după aspectul cerului ; dar care nu poate prevedea, să zicem, durata unui calm plat, sau direcția din care va bate vîntul peste o zi, două sau trei și nici intensitatea probabilă a acestuia. Mă hotărăsc să avem tot timpul o ancoră gata de fundarisit în cazul cînd motorul ne joacă din nou vreo festă, ca să nu mai apelăm la acostări hazardate și convins că numai văzînd și făcînd vom rezolva tot ce ține de imprevizibil, după o ultimă inspecție pe punte și un tur de orizont al portului de iahting, al cheului familiar și ospitalier, cobor pentru somnul care ne desparte de :

TRAVERSADA BOSFOR-CAP CALIACRA.
ZIUA ÎNTÎIA !



Sîntem duminică în 16 iulie la orele 04,00 cînd dau deşteptarea. Puntea este udă. Peste Bosfor plutesc pîcle subţiri. Portul, cheul, oraşul gustă încă somnul dulce dinaintea zorilor. Pregătim iahtul pentru marş. Se dublează legăturile canistrelor cu benzină. La 05.03 se porneşte motorul. La 05.10 ne dezlegăm de la debarcaderul *„Türk-petrol-Bebek"*, virăm, punem prova în amonte şi sub un cer opalin, vag luminiscent, ne începem navigaţia spre Pontul Euxin. Traversăm Bebekkioiu, lăsăm în pupa locul nostru familiar de la geamandură, iahturile legate cu pupa la babale şi o ultimă privire spre debarcader ne asigură că prietenii noştri turci n-au venit încă la treburile lor zilnice. Numai după 10 minute lăsăm în babord Robert-Kolledj, Colegiul Robert şi dublăm capul Rumeli-Hisarî, vechile ziduri şi donjoane ale capului de pod construit împotriva Constantinopolului, deasupra căruia se vede la catarg drapelul otoman. Aici curentul are 5 noduri, noi urcăm numai cu 4 noduri, ţinem aproape de coastă şi cînd luciul Bosforului ne asigură că am depăşit punctul critic, traversăm sub protecţia coastei asiatice. Răsare soarele poleind zidurile vechi de la Rumeli-Hisarî. La 06.00 dublăm Mollacelebi după ce am lăsat în babord, pe coasta europeană, Baltalimani (tratatul de la Balta Liman) ; iar pe coasta anatoliană Eskimahale, capul Kanlîdja şi capul Ciakal. Intrăm în baia arcuită dintre Paşabahce şi Beikoz, unde se află o întinsură : Indjirkioi-Bancî, cu adîncimi mici lîngă coastă, dar ne-am rafinat şi cum motorul toarce din plin, tăiem direct de la cap Burunbahce la cap Selvi şi îmi dau seama de avantajul pe care-l prezintă în Bosfor un iaht cu un

pescaj sub 2 metri. Poţi manevra lejer în apropierea coastei şi poţi specula în avantajul economiei de combustibil şi timp, contracurenţii care urcă spre Marea Neagră cînd pe o coastă, cînd pe cealaltă, folosind mereu adăpostul oferit de capurile de pe ţărmul asiatic. Aceste capuri deviază şuvoiul principal al curentului spre centrul strîmtorii şi coasta europeană, permiţînd *skipperului* o manevră fără dificultăţi. Revedem Palatul de vară în pădurea agăţată de faleza rîpoasă, dublăm estacadele din baia Madjar Koiu şi cum ceasul este 07.15 Bosforul şi-a reluat viaţa cotidiană, plină de pitoresc, vioaie şi colorată. Trec vapoare, trec caice, trec barje, pescarii sînt pe luciu la ancoră, şalupele cu mărfuri şi pasageri îşi lasă siajul între cele două maluri şi la 07.25 sîntem la traversul capului Anadolu-Kavagî, după ce am lăsat în babord celebrul Biuiukdere-Limanî. Iarăşi am senzaţia că apa se bolteşte şi că linia sumbră a Mării Negre ivită în prova se află undeva deasupra noastră. La 07.26 de la nava sovietică *„Sudak"* ni se fac semne amicale. Motorul bîzîie îndîrjit. Traversăm golful adînc dintre Anadolu-Kavagî şi cap Fili, revenind în peisajul auster al acestei zone de nord a Anatoliei, folosim cap Poiraz drept sparge-curent şi de aici, la ora 08.05 părăsim coasta anatoliană ţinînd la compas 10°. Avem în prova babord farul Rumeli şi începem să dansăm uşor pe hula venită din Marea Neagră. La 08.10 trece spre sud nava iugoslavă *„Bjela"*. La 08.50 sîntem la traversul capului Rumeli. Distanţa la travers = 4 cabluri. Marea Neagră ne primeşte neprietenos. După atîtea zile de navigaţie presărate cu escale încîntătoare, hula zdravănă care ne ia în primire şi orizontul oţeliu, împîclit şi pustiu nu sînt tocmai de bun augur. La 09.00 se opreşte motorul şi cum stau de dimineaţă la eche, îmi adjudec în continuare carturile pînă la ora 12.00 spre a găsi alura cea mai potrivită pentru drum. În general se poate ţine pe 330°, cu vîntul care bate de la două carturi dinaintea traversului. Avem murele în babord şi pe loch abia 2 noduri. Vîntul are tendinţa să se rotească spre est, ceea ce n-ar fi rău dacă ar face-o hotărît şi s-ar întări.

Deocamdată abia înaintăm şi hula ne scoate sufletul. Se instalează starea numită sibilin „dizconfort", căreia i se adaugă mirosul specific al interiorului foarte mic pentru odorile reunite ale alimentelor, echipamentului şi oamenilor aşezaţi la orizontală. Îmi dau seama că examenul de navigaţie estimată poate fi trecut dacă ţinem exact la compas capul indicat de *skipper,* dacă trecem în *Caietul de navigaţie* orice schimbare de cap şi de viteză, dacă din oră în oră notăm indicaţiile lochului. Se instaurează monotonia aceea stupidă cînd *„Hai-Hui 2"* mai mult rulează decît înaintează, cînd vîntul se face că-şi exercită meseria şi cînd marea, nici bună, nici rea, devine sîcîitoare şi fără umor. Lipsa de umor a mării se transmite echipajului, aşa că totul este O.K. la bord. Orele se dilată la infinit şi singura obsesie rămîne lochul. Cum în cartul lui Aurel care mă schimbă nu se mai poate urca decît pe 305°, direcţie cu totul neindicată care ne-ar duce la coastă, la ora 15.15 se face volta şi se poate ţine la compas un cap de 65° cu o viteză de 2,5 noduri. Departe de a fi un drum convenabil, îl ţinem în lipsă de ceva mai bun pînă la 21.15 cînd schimbăm pe 320° în punctul estimat de 41°28′ latitudine nordică şi 29°10′ longitudine estică, ceea ce nu este de fapt decît un punct mediocru după o zi de navigaţie, aflat abia la 15 mile marine nord est de gura Bosforului. Pentru a putea cît de cît vieţui convenabil la bordul unui iaht pe o asemenea mare este nevoie ca fiecare membru de echipaj să dispună de cel puţin o jumătate de metru cub de spaţiu, în exclusivitate, ceea ce nu este cazul. De fapt un iaht de lungă croazieră ar trebui să aibă trei spaţii perfect delimitate şi izolate : două (prova şi pupa) pentru odihnă, lectură, la nevoie izolare, şi un spaţiu comun, careul, unde să fie instalată bucătăria, masa şi desigur, colţul rezervat navigatorului, cu cuşeta lui şi eventual a inginerului, care să aibă acces direct la motorul *„im-bord"* şi acesta sistem Diesel, pe motorină. Posturile să se poată închide cu porţi etanşe, atît pentru a oferi linişte, cît şi securitate în cazul găurii de apă. Deocamdată ne vedem de drum pe 320°, toată noaptea şi de la 03.00 în dimineaţa zilei de 17 iulie pe 185°, ceea ce nu intră în raţiunea marşului spre nord.

În 17 iulie la ora 06,30 sîntem în punctul estimat de 41°41′ latitudine nordică şi 28°55′ longitudine estică la numai 26 de mile nord est de strîmtoarea Bosfor şi la 47 mile marine est de cap Serve şi localitatea Midye. Întristător. Unde sînteţi mari vînturi portante care aţi primenit civilizaţiile Terrei ? Unde sînteţi măcar rămăşiţe ale musonului, cunoscute în Egee sub numele de Meltemi ? Unde eşti Imbît, acelaşi vînt care ne-ai purtat conştiincios în Marmara ? De pomană am sacrifica mielul alb. Las' că nu-l avem, desigur, am putea executa un ritual simbolic, Janot are barbă şi l-ar interpreta pe marele preot, am putea sacrifica lipsa de umor, aruncînd-o peste bord ; dar cum nu avem umorul s-o facem, ne hrănim cu pezmeţi şi salam de Sibiu, eternul salam salvator şi ne rotim în carturi la fel de monotone ca şi odihna dintre ele. Răzvan nu vrea să mănînce şi să bea. Hulă greţoasă. Hulă imposibilă. Deci în punctul estimat egal φ_e = 41°41′ N şi λ_e = 28°55′E facem volta şi luăm un drum de 75° pe care-l ţinem pînă la ora 16.10 cu o viteză medie de 3 noduri. Construcţia grafică de pe hartă indică faptul că ne-am apropiat de latitudinea de 42° la o distanţă apreciabilă de coasta bulgărească, aproximativ 95 de mile marine, ceea ce mă bucură intens. Nimeni nu poate spune că nu sîntem în larg. Că nu facem navigaţie de *„haute mer"*. Punctul estimat la ora 16,10 este φ_e = 41°58′N şi λ_e = 29°40′E ceea ce demonstrează că am încălzit suficient apa în partea de sud-vest a Mării Negre şi ar fi cazul să ne apucăm serios de navigaţie, mai ales că ne-au crescut bărbile şi nimănui la bord nu-i arde să se radă. Gîndesc că sîntem la o distanţă în larg,

care satisface orgoliul lui *„Hai-Hui" 2"* şi schimbăm de cap pe 350°, ţinînd-o aşa toată noaptea şi în primele ore ale dimineţii de 18 iulie, pînă la ora 03.00 cînd vîntul cade şi se instaurează acel calm plat, prevestitor al schimbării timpului. Cine nu ştie ce este adevărata monotonie, monotonia absolută, să navige cu vele în Marea Neagră. Încerc să-mi reamintesc un singur lucru notabil întîmplat în aceste zile şi aceste nopţi. În afara dialogului aproape monosilabic :

— Ora vă rog ? !

— Şi 17 minute !

— Şi cît, 17 minute ?

— 12 şi 17 minute şi 25 de secunde !

— Ce doriţi să mîncaţi ?

Tăcere ! Sau un glas sastisit.

— Puţin salam de Sibiu. Poate o felie de şuncă.

— Imediat !...

Sau :

— Răzvan, pregăteşte-te să intri de cart.

Sau glasul nostalgic al doctorului, în ceasurile lui bune răsfoind reţetele culinare ale lui Păstorel Teodoreanu.

— Cum o fi chestia asta, vinete curăţate ca pentru imanbaialdi în care vîri prepeliţa...

Hula, hulă, ruliul, ruliu, îmi simt stomacul la beregată, dorinţa să arunc peste bord *„Gastronomice"*-le, apoi nopţile, constelaţiile, singurătatea mării, valurile foşnind sub chilă, orele îndelungi cu ochii pe cer şi compas, senzaţia izolării, a condamnării la rătăcire perpetuă între cer şi mare, strivit de imensitate şi de neputinţă. De fapt totul nu este decît un joc al răbdării şi al obişnuinţei. Îmi aduc aminte de zilele în derivă pe *„Mircea"*. Un univers plutitor, cu punţi pentru promenadă, cu oameni mulţi şi diverşi, cu o mie şi una de ocupaţii posibile, în cabină cu birou, ventilator şi radio, cu fotolii adînci şi bibliotecă, cu dejunuri la „salon" şi program milităresc, adevărate zile festive văzute de la bordul lui *„Hai-Hui 2"*, unde claustrofobia poate deveni o ameninţare secretă. Deci, a doua zi, identică zilei întîia. Nimic nou sub soare.

Îmi spun că răbdarea este una din virtuţile esenţiale ale omului conştient de propriile lui forţe ; dar că poate fi ajutată în momentele ei limită cu puţin motor, aşa că marţi 18 iulie (ziua anunţată acasă drept zi de plecare de la Istanbul) la orele 03.00 Janot este trecut la motor şi dacă vîntul nu vrea să ne găsească, plecăm noi în căutarea lui, cu 4 noduri pe loch, ţinînd la compas 350°. Mai uşurăm din rezervele de benzină şi oricum, ieşim din monotonia calmului plat. La 04.10 doctorul semnalează un vapor în pupa babord. La 04.35 stopăm motorul fără să fi găsit vîntul. Ţinem acelaşi drum cu velele, pînă la 08.10 cînd fac punctul estimat, adică 42°27′ latitudine nordică şi 29°27′ longitudine estică, ceea ce înseamnă că am parcurs în linie dreaptă 73 mile marine de la ieşirea din Bosfor şi că ne aflăm în larg la 120 mile marine travers de Burgas. De aici putem lua fără nici o grijă un drum de 330° spre a ne apropia de coastă. Ziua este senină şi marea plină de ulei, demonstrînd că un vapor şi-a curăţat tancurile de motorină prin preajmă, o aberaţie criminală ; dar cum nu există altă autoritate în afara conştiinţei, doctorul şi Janot se apucă să scoată apa din santină. O fac cu găletuşa, să poată stabili cantitatea. În aproximativ 60 de ore *„Hai-Hui 2“* a făcut 50 de litri de apă, ceea ce nu este chiar o binefacere. Calm plat. Mare fără creţuri. Motor ! Navigăm cu 4 noduri şi la 08.55 vedem în pupa babord un petrolier uriaş ţinînd un drum care ni-l întretaie pe al nostru, undeva, sub orizont. Iau binoclul şi-l fixez pe coşul petrolierului unde disting dunga albastră şi iniţialele Navromului, N. R... Navă românească. Cînd se prezintă cu tribordul, disting vag prin binoclu numele : *„Independenţa“*. Mă inundă o bucurie profundă. Nu numai că ne solidarizăm

cu „*Independenţa*“ pe această Mare Neagră, dar primul nostru petrolier de 100 000 t.d.w., aflat probabil în probe, confirmă justeţea teoriei mele asupra navigaţiei la estimă în cazul iahtingului de croazieră. Este limpede, putem arde încă o parte din rezerva noastră de carburant, ceea ce şi facem cu multă dăruire pînă la orele 11.00 cînd încetează navigaţia cu motorul, pentru a păstra o rezervă de combustibil folosibilă în cazuri de forţă majoră. Asta înseamnă că rămînem în derivă şi că lăsăm la pupa scara de pisică pentru a face baie. Este cald, aproape torid. Cerul de un albastru pur. Marea de un albastru dens şi translucid în care joacă lumina. După indicaţiile hărţii am avea sub chilă 2000 de metri de apă, ceea ce, oricum, este reconfortant, eliminînd orice posibilitate de abordaj cu o stîncă submarină, recif sau întinsură. Este o adevărată voluptate să plonjezi de la prova în aceşti 2000 de metri de adîncime, să evoluezi sub apă în lungul operei vii plină de alge, să vezi prin apa luminiscentă, de un albastru regal, linia chilei fixe şi a cîrmii, năpădită şi ea de barbă vegetală, un triumf al clorofilei împotriva apei saline, apoi să devii operatorul doctorului care se vrea filmat înotînd în largul Mării Negre, escaladînd scara de pisică ; ori în alte atitudini memorabile. Îmi place să văd iahtul de sub chilă. O imagine cu totul stranie, cu toate că am mai văzut ceva asemănător, burta unui avion deasupra propriei carlingi, dar asta se întîmpla la înălţime şi la viteze considerabile, imaginile acelea erau scurt-circuitate şi condensate în zecimi de secundă, pe cînd aici lentoarea trecerii şi refracţia razelor solare în masele clătinătoare şi dense de apă, dau ansamblului aspectul straniu al unei lumi cu totul insolite. La 12.10 boarea de vînt abia sesizabilă cu obrazul umed, se roteşte spre sud. Ridicăm velele în speranţa că... Inutil. Trec vapoare din şi spre Constanţa sau Odesa. Nu s-a deranjat nimeni să ne întrebe dacă sîntem în dificultate ; dacă sînt sau nu oameni vii la bord. Stînd cu spinarea în şcota randei să interzic bătaia agasantă a ghiului, rememorez păţania soţilor Patrick şi Wendy van God, în largul coastei braziliene, cînd iahtul lor *Trismus* a fost pintenat de un caşalot, scufundîndu-se. Salvîndu-se pe un dinghy pneumatic cu vele, cei doi soţi au întîlnit mai multe cargouri cărora le-au

transmis S.O.S. fie cu oglinda, fie cu lanterna, fie desfăşurînd o adevărată pirotehnie cu lumînări fumigene şi fuzee, fără ca nici una din cele şase nave să se sensibilizeze. Mai mult, două dintre ele au avut dinghy la mijloc, la o distanţă sub o milă şi este imposibil ca cineva de la comandă să nu fi văzut fuzeele, hanoracul roşu ridicat la catarg, lumînările fumigene. Este o învăţătură de prim ordin de tras din povestea soţilor van God şi din propria noastră plutire în derivă, departe de uscat, fără ca nici o navă să-şi schimbe drumul şi să ne întrebe de sănătate. Dar abia sîntem la litera A din alfabetul care scrie povestea ambarcaţiilor mici cu vele în largul mării. Deocamdată aşteptăm vîntul, care. fără îndoială pune ceva la cale din moment ce s-a rotit spre sud. La 12.25 ne taie prova alt vapor. La 12.45 nava este la travers. Disting containerele cu ochiul liber. Se duce. Apar acele fiinţe minuscule semănînd cu viespile şi odată cu ele o boare înşelătoare de vînt. La 13.05 înaintăm cu o jumătate de nod, ţinînd la compas 350°. Singurul inconvenient este mirosul greu de benzină care stăpîneşte cockpitul. Povestea cu rătăcirile lui Ulise nu prea este poveste. La 14.45 simt vîntul între omoplaţi. Repede anemometrul. 2 m/s. Pe loch 0,5 noduri. La 14.55 băieţii pun tangonul la foc şi cu velele în foarfecă rămînem la jumătatea noastră de nod. La 15,00 lochul indică 1 nod, la 15,10 viteza (dacă se poate numi aşa) este de 1,5 noduri. Spre 15,25 vîntul se stabileşte din S.SE şi, progresiv, cu o lentoare care promite constanţă, se întăreşte. La 17,05 avem pe loch 2 noduri şi la compas 340°, ceea ce nu este grozav, vom ieşi undeva la sud de Cap Caliacra, ambiţia mea secretă este să aterizăm direct pe Constanţa ; dar vîntul... Vîntul se întăreşte şi Janot care mă schimbă la eche, are tabieturi. Îşi ia aparatul de radio, proiectorul, hanoracul şi bineînţeles încearcă să ţină drumul cu velele în foarfecă, vîntul se întăreşte, ţăcănitul rapid al lochului mă umple de entuziasm şi înainte de a adormi îi comunic delicat să renunţe la tangon că...

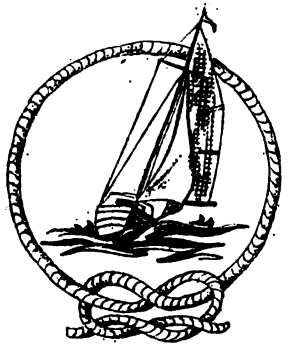
— Fiţi fără grijă, se aude de pe comandă glasul bine timbrat, pe fundal sacadat de muzică uşoară...

Un pîrîit puternic. Trosnetul care urmează ampanării. Ieş să văd dacă nu s-au sfîrtecat velele şi grija mea ia sfîrşit. Tangonul s-a rupt ca un băţ de chibrit. Velele au

scăpat cu viață. Cusăturile inginerului Mircea Băiceanu se dovedesc rezistente. De unde concluzia că pe un iaht în plină mare se dau ordine și ele se execută, skipperul autodefinindu-se drept tembel dacă lasă lucrurile la imaginația sau ideile coechipierilor săi. O velă sfîrtecată de așchiile tangonului, ori ghiul rupt, sînt singurele lucruri care ne lipsesc. Gata cu tangonul, pot să mă culc liniștit. La orele 19,00 avem 3 noduri, pe cap 340° și la orele 20.00, pe același cap, avem 4 noduri, ceea ce este încurajator. Răzvan îmi predă cartul la ora 03.00. Janot l-a dublat și i-am auzit prin somn, semnalîndu-și un far în prova.

— Caliacra, spune Răzvan, cînd, echipat pentru cart, ies în cockpit. Undeva, departe, pe linia orizontului, se văd sclipirile unui far. Atît de departe, atît de vag, încît par venite de pe altă lume.

O NOAPTE FABULOASĂ ȘI O ÎNTÎLNIRE CARE PUTEA FI FATALĂ !



Deci intru de cart la ora 03.00, este miercuri 19 iulie și noaptea care stăpînește universul este de-a dreptul fabuloasă. Există permanent o valență care mă leagă la natură și mă suspectez de panteism. De înclinație spre mitologie naturistă. Știu cu exactitate că supertehnica este un bumerang primejdios și am contabilizat vreme de trei decenii toate semnalele de alarmă trase de oamenii de știință, semnale care avertizau umanitatea în legătură cu crimele săvîrșite împotriva naturii. Mă preocupase și mă preocupă conținutul și structura inconștientului, tocmai

pentru că aici puteam şi pot căuta legăturile directe ale omului cu lumea cosmică, dincolo de existenţa în timp, deci în istorie. Este o lună din aur verde de Emù, aurul căutat de emisarii Semiramidei în Africa etiopiană, o lună dementă care poleieşte valurile, umbrind orizontul şi populînd marea cu vedenii. Lupt împotriva tendinţei evidente de a mă risipi în spaţiu şi mă adun în costumul de opanol, la treburile mele de la eche. Luminile ard bine. Lumina albă din vîrful catargului împrumută balansului ceva spectral. Luminile de navigaţie se văd reflectate pe randă, ca un semn vag de viaţă pe întinsul pustiu al mării. Siajul lunii, de la *„Hai-Hui 2"* spre larg, greu şi majestuos, pardosind apele cu lespezi de aur translucid. Aduc prova cu 10° în vestul farului, adică ţin farul între catarg şi sarturile din babord, consult compasul, 350° şi ieşit din reverie îmi însemn în *caietul de navigaţie* situaţia mării. Am marea şi vîntul din pupa, de fapt am vînt de mare larg, care se converteşte pe loch într-o viteză de 3,5 noduri. Valurile depăşesc binişor 1,5 metri, ruliul şi tangajul sînt mici, navigaţia plăcută, orizontul clar şi, mereu în prova babord, licărul intermitent al farului Caliacra. În *Cartea farurilor şi semnalelor din Marea Neagră* scrie că distanţa de vizibilitate a luminii este de 21 mile marine şi că farul are o perioadă de 5 secunde adică sclipirea ţine 0,5 secunde şi întunericul 4,3 secunde. Număr secundele şi se confirmă identitatea farului Caliacra, ca şi exactitatea navigaţiei estimate. Fac un calcul rapid care-mi spune că navigînd cu 3,5 noduri, vom avea farul la travers către orele 06,00 pentru că au trecut două ore de cînd cartul precedent a identificat lumina. Excelent. Iată că mă aşteaptă cîteva ore de vrajă, care mă vor răsplăti din belşug pentru îndelungile mele tribulaţii. Probabil că fiecare membru al echipajului şi-a ales din croazieră acele momente care l-au satisfăcut adînc, răspunzînd cel mai bine viselor lui de a naviga pe o barcă cu pînze. Probabil că fiecare membru al echipajului a trăit ca şi mine dramatismul nopţii de la Cap Caliacra, sentimentul de plenitudine al navigaţiei de noapte în larg, exotismul arhipelagului, vraja nopţilor la ancoră,

insatisfacția atmosferei de la bord, incomoditățile, sentimentul însingurării și pe cel al incertitudinii. Ca și mine, fiecare membru al echipajului a văzut Istanbulul defilînd în tribord, cu toată luxuria lui orientală, ca și mine s-a desfătat în escala de vis de pe Sivriada, insula pescărușilor. Iată, ne apropiem de punctul și minutul terminus al acestei croaziere de pionierat, am învățat infinit de multe lucruri despre bărcile cu pinze, oameni, mare, vînturi și navigația cu vele, dar mai ales despre mine însumi. Lucruri redescoperite încă, poate doar bănuite la bordul avionului meu de vînătoare, acolo unde viteza și multitudinea problemelor de rezolvat rapid nu dădeau răgaz pentru meditație ; ori la bordul navei-școală *„Mircea"*, unde confortul și sentimentul securității prilejuit de competența profesională a echipajului, ca și lipsa unui rol de echipaj implicat direct și cu responsabilități exacte m-au raliat doar la o participare indirectă, mediată. Îmi spun în noaptea fastuoasă care înconjoară sloopul de 7,40 m că de fapt tot secretul rezidă în a trece hotărît la faptă și că singura măsură a omului este fapta, indiferent dacă ea se adresează epicului, conștiinței, fantasticului sau oricărei alte ipostaze imaginabile. Îmi mai spun că pentru mine fapta este egal cu a mă elibera, este egal cu forțarea unui alt plan al existenței, chiar dacă nu transcendent condiției mele de om ; dar în perfect acord cu ea. Din acest acord, perfect, iată că sînt liber și fericit la eche, ascult vîntul în sarturi, simt vibrația catargului și a velei randă, aud susurul apei sfîșiată de etravă și foșnetul valului sărutînd coca ; desigur este cu totul altceva să navigi cu vîntul și marea din pupa, decît cu ele dinaintea traversului, ascult liniștea în care clipesc constelațiile, ca și aceea în care sclipește farul, ca o vedenie de pe un alt tărîm, tărîmul oamenilor și cum nu-mi uit rolul de om de cart supraveghez marea și-atunci, în prova babord văd foarte limpede luminile de navigație ale unei nave mari, care se apropie cu viteză. Adică văd exact cum scrie în *„Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare"*, luminile roșu-verde și două lumini albe suprapuse la catarg, ceea ce-mi traduce că o navă mai

lungă de 50 m vine buluc pe „*Hai-Hui 2*". Cu o flegmă perfectă îmi rememorez regulile curente de prevenirea abordajelor. Luminile noastre sînt vizibile de la cîteva mile şi nu se poate ca timonierul de cart să nu le vadă. Obligaţia mea este să-i semnalez că sînt navă cu vele, ca el să aplice Regula 18 cu subtitlul *Responsabilităţi reciproce ale navelor,* aliniat a, punct IV, conform căreia : *„O navă cu propulsie mecanică aflată în mers trebuie să se abată din drumul unei nave cu vele*". Deci să aplicăm Regula 36 şi anume „*Semnale pentru a atrage atenţia*". Sînt atît de sigur că totul va fi O.K. încît abia aştept ca întîlnirea să se desfăşoare conform regulilor amintite din susnumitul regulament internaţional. Marea este pustie în afara celor două nave : „*Hai-Hui 2*" şi cargoul, deci lumina proiectorului nu poate „stînjeni alte nave". Aprind proiectorul lui Janot şi-l fixez pe velă. Vela se transformă într-un adevărat ecran luminos. Nici o mişcare la cargo, care să-mi dea de înţeles că am fost reperaţi. Repet. Nimic. Schimb tactica. Fixez fascicolul proiectorului pe direcţia cargoului şi îl rotesc luminînd vela. Nici un răspuns. Nici un semn. Nava se precipită la abordaj. Văd silueta castelului conturîndu-se din ce în ce mai limpede. Repet semnalul la intervale foarte scurte. Nimic. Îmi aduc brusc aminte de fostul meu subaltern plutonierul Stan, posesorul unui pomelnic de înjurături cu totul remarcabil, de-o originalitate şocantă, pitoresc pînă la ameţeală. Îl exersez în surdină să nu-mi trezesc echipajul. Îl exersez cu violenţă geometric proporţională cu distanţa din ce în ce mai mică dintre noi şi monstrul întruchipat din noapte, care se precipită cu etrava enormă asupra lui „*Hai-Hui 2*". Oribil. Greţos. Monstruos. O namilă din oţel, cu puntea la nivelul etajului III al unui bloc, năpustindu-se asupra unei bărci cu pînze, singură în largul mării, cînd pînă în ultima clipă i se înfige în geamurile comenzii fascicolul disperat al unui proiector. Mă îneacă o mînie ucigătoare. Iraţională. Disperată. Este cea mai explicită, brutală şi iresponsabilă manifestare a forţei. Cea mai inumană exercitare a forţei, care dispreţuieşte nu omul, dar însuşi principiul de respect al ideii de om.

Este actul care violează brutal nu numai legile sacre marinărești, dar odată cu ele, cel mai elementar sentiment al omeniei. Cum nici lumina proiectorului, nici pomelnicul, nici gîndurile mele morale și regulamentare nu par să impresioneze monstrul, cum duduitul mașinilor lui îmi pulsează în creier, fac o voltă nenorocită spre larg și cînd monstrul se scurge la nici douăzeci de metri de noi, cînd mașinile lui duduie în interiorul iahtului făcîndu-l să vibreze, cînd punțile lui trec pe deasupra noastră și castelul umbrește cerul, în deschizătura roofului se ivesc trei căpățîni siderate. Monstrul poartă culoarea albă a inocenței și se depărtează spre larg, fără ca nici un semn de viață să se dea de la comandă.

— Au pus pilotul automat și se duc în...

Spun lucrului pe nume, băieții trec la culcare și după ce revin la drum, întreb luna dacă a fost coșmar sau adevăr, blestemînd clipa cînd, crezînd în forța magică a regulamentelor, am luat hotărîrea să procedez conform acestora... Mă jur acolo, în cockpit, mă jur pe toți zeii mării, că de acum încolo am să fug din calea vapoarelor de cum le văd la orizont, mă jur că n-am să aștept de la nimeni nimic și că cea mai sfîntă regulă împotriva abordajelor pe mare, la *„Hai-Hui 2"*, este din această clipă veghea și manevra din timp. Manevra care să te ducă și-n iad ; dar care să te scoată de sub etravele monstruoase din oțel, împinse de mii de cai putere, care pot face iahtul țăndări fără să înregistreze decît un șoc ușor și care, în cel mai fericit caz te pot lăsa în mijlocul mării, agățat de-o scîndură.

Pe cer este o lună din aur verde de Emù, aurul căutat de emisarii Semiramidei pînă la izvoarele Nilului, o lună dementă care poleiește valurile umbrind orizontul sub care dispare lumina albă, din pupa cargobotului alb, constelațiile se leagănă în vîrful catargului, farul Caliacra își sclipește semnalele agățat de sartul central din babord și peste mare cade un abur străveziu, ireal, plin de foșnete și tînguiri vagi, clipocitoare. Să fie sirenele ? Să fie sufletele celor înecați ? Cine-o poate ști ?

Știu în preceasul zorilor că astăzi, miercuri 19 iulie 1978 este ziua în care se încheie acest periplu marin. El nu reprezintă altceva decît fidelitate și perseverență, infinită răbdare, exercițiu interior și voință puse în slujba unui apel interior, care m-a chemat dintotdeauna spre larg. Sarcina pe care mi-am asumat-o față de mine însumi se va duce la sfîrșit spre scapătul acestei zile. Tradiția firavă a iahtingului nostru de croazieră a fost reînnodată. Constelațiile încep să pălească. Cerul se umple de culorile dinaintea zorilor. Este limpede, se întărește vîntul. Direcția din care bate a rămas constantă : S-SE. Urmăresc avid trecerea de la întuneric la lumină. Urmăresc avid cum dincolo de orizont cerul se colorează vag în nuanțe palide de roșu. Urmăresc reflexul acestora pe valurile înspumate care vin mereu din pupa, ne ridică pe creastă și ne duc repede cîțiva metri înainte, după care ne abandonează într-o vale colcăitoare, apoi vine alt val din pupa, ne saltă pe gheba înspumată, ne ridică la peste doi metri, fuge cu noi și atunci *„Hai-Hui 2"* are tendința să gireze, să se pună travers pe val, lucrez cu cîrma și n-ar trebui să fie așa, ascult plescăitul apei sub coca, ascult țiuitul vîntului în sarturi, sorb cu nesaț mirosul de alge și iod, aș dori ca fiecare clipă a acestor zori să mi se încrusteze în amintire pentru totdeauna și mă încearcă un fel de disperare. Un regret sfîșietor. S-a sfîrșit. S-a sfîrșit înainte de a înțelege totul. S-a sfîrșit înainte ca marea și cerul, vîntul și valul, *„Hai-Hui 2"* și noi înșine să epuizăm toate mijloacele de a comunica și a ne recepta unii pe alții. Sînt atît de lacom de mare, încît îmi repartizez carturile următoare și, ca baba Dochia, după răsăritul soarelui încep să-mi lepăd cojoacele. La 05,15 notez că se vede în prova babord Capul Caliacra. Faleza roșietică bătută de lumină

pluteşte într-un abur străveziu. Piciorul ei este tivit de spuma albă a berbecilor. Linia înaltă a coastei pluteşte într-o liniştе serenă. La 05.40 disting clar farul, clădirile din jur şi farul de la Muhu Liman. În prova abia se vede desenat pe orizont farul de la Şabla. Lochul indică 4 noduri. Ţin la compas 10° şi la 06,00 sîntem la traversul Capului Caliacra. Băieţii se odihnesc. Marea se montează vizibil. Vîntul este acum din pupa babord, navigăm cu murele în babord, deci randa nu acoperă coasta şi peisajul redevine familiar. Simt nerăbdarea băieţilor. S-a schimbat brusc atmosfera de la bord. Din lîncedă şi incertă a devenit jovială şi tonică. Ultimul mic dejun al acestui echipaj. Se propune o ultimă triere a alimentelor şi se execută această ultimă triere din clipa cînd avem la travers farul Şabla. Vîntul continuă să se intensifice. Avem 6 noduri pe loch, numai cu randa. De la Şabla pînă în apele teritoriale româneşti mă schimbă Răzvan. Imposibil de dormit. M-a molipsit bucuria generală. Nu pot face mutră de lup de mare blazat. Trec la eche şi la 12,00 sîntem la traversul intrării în portul Mangalia. Litoralul românesc în plin sezon estival îşi etalează staţiunile în prova babord. Vedem lumea la plajă. Vedem umbrelele colorate. Vedem siluetele înalte ale hotelurilor. Intrăm într-un univers familiar, care ne integrează rapid. Simt materialul cum siajul iahtului încearcă să mă spele de amintiri. De amintirile nopţii. Ale arhipelagului. Ale Istanbulului, ori Varnei, ori nopţii de la Caliacra, ori de amintirile plecării dominată de silueta navei-şcoală *„Mircea"*, de siluetele familiare ale prietenilor mei marinari. Siajul. Apoi orele îşi pierd consistenţa. Timpul se dematerializează. Dublăm staţiunea Venus. Ne apropiem de digul de la Neptun, acolo unde pe faleză se vede Casa Scriitorilor. Vedem steagul albastru de pe plajă, care interzice baia în mare, dublăm Olimpul şi la Costineşti, în pustietate, Janot vrea să trecem aproape de coastă, spre a-şi semnala întoarcerea celor care-l aşteaptă acolo, în corturile viu colorate. Sînt cîţiva singuratici cărora Janot le flutură prosopul în semn de bun găsit. Vîntul atinge 19 m/s. Valurile sînt mari, colcăitoare şi-mi spun că dacă n-aş fi atît de leneş, ar trebui să luăm o terţarolă. Stăm ca şi la

plecare în cockpit, dar de data asta vîntul, valul și *„Hai-Hui 2“* ni se supun, o știm și avem orgoliul s-o manifestăm discret. Desigur, ne-am apropiat puțintel prea mult de coastă cînd dublăm farul Tuzla, valurile sînt prea mari și vîntul prea puternic pentru asemenea imprudență și ar fi mai mult decît ridicol să ne punem pe stînci la Tuzla ; apoi vedem Eforie Sud și Eforie Nord, Agigea și la ora 15.00 venim la aterizare pe farul portului Constanța, cu 5 noduri pe loch și pe o mare de gradul 3 spre 4.

Asta înseamnă că vedem Constanța dantelînd orizontul. Că vedem catargele și vergile navei-școală *„Mircea“* hașurînd cerul deasupra cheului. Că vedem Cazinoul, faleza, farul genovez, statuia lui Eminescu și că, strecurîndu-ne printre cargourile din radă, punem prova pe intrarea în portul Tomis, intrare bătută de valuri și că vedem grănicerul cercetîndu-ne prin binoclu, că salutăm o vedetă de patrulare aflată la ancoră și că pe digul de la Tomis identific silueta unui ofițer de marină, pantalon bleumarin, bluză albă, caschetă cu coafă albă, care patrulează pe dig, privind insistent spre iaht. Silueta îmi este familiară. Nu poate fi rangul 1 Hîrjan. Nu are de unde să știe că ne întoarcem astăzi. Apoi sîntem absorbiți de manevră. Se pornește motorul care răspunde prompt la comandă. Aurel filează baloanele. Janot stă la motor. Sînt la eche. Răzvan și Aurel trec la postul de manevra randei, la piciorul catargului. Emoție refulată. Manevra trebuie să fie perfectă. Valul ne duce pe creastă. Intrăm în Tomis cu randa și motorul. În clipa cînd pătrundem în acvatoriu ceasul este 15 și 57 de minute, iar de lîngă grănicer ne face semne frenetice de bun venit... căpitanul de rangul 1 Hîrjan Alexandru. Simt emoția demolîndu-mi morga. Făcînd manevra de acostare rememorez în ritm halucinant stop-cadre din croaziera atlantică. Iată cum *„Mircea“*, nava-școală a marinei românești, este prezentă și acum la triumful lui *„Hai-Hui 2“*, așa cum a fost prezentă la lansare și la începutul acestei croaziere. Vîntul și marea sînt de vină că am genele umede.

Apoi acostăm neregulamentar, vina *skipperului,* cu pupa în vînt.

Apoi Răzvan ne leagă la cheu.

Apoi, în timp record se fac formalităţile vamale şi grănicereşti.

Apoi punem piciorul pe piatra fierbinte a cheului şi sărind peste uzanţe îl îmbrăţişez pe vechiul şi încercatul marinar, nea Cici cum i se spune în secret, care, plecînd de la *„Mircea"*, văzuse în larg o velă portocalie şi...

Apoi băieţii se împrăştie să anunţe vestea celor dragi.

Apoi rămîn singur la bord, Dumnezeule sînt atîtea de făcut la bord începînd cu vesela şi în noaptea care se lasă peste Constanţa, cînd *„Hai-Hui 2"* se leagănă uşor legată la geamandură, cînd catargul îşi execută mişcarea lui de metronom indicîndu-mi constelaţiile, cînd se aud valurile izbindu-se în dig şi pescăruşii clamînd, cînd luminile de la uscat se răsfrîng pe luciu şi cînd de pe cuşetă aud clipocitul molcom al apei, deci cînd rămîn singur cu *„Hai-Hui 2"* şi cu noaptea, marea şi constelaţiile, îmi pot rula pentru mine întregul film al croazierei, pot medita în linişte la obiceiurile oamenilor, pot mulţumi în gînd tuturor celor care mi-au fost alături şi, eliberat dintr-o dată de responsabilitatea propriului meu vis, pot să-mi şoptesc, cu toate că numai eu ştiu ce note mici am avut la latină :

„Sum superbiam quasitam meritis" !

Grădiştea pe Argeş
Ianuarie—aprilie 1979

Alură : direcţia prin care iahtul primeşte vîntul, faţă de direcţia de înaintare.

Babord, Tribord : babord, bordul din stînga al navei, privit de la pupa spre prova, tribord, bordul din dreapta al navei, privit de la pupa spre prova.

Capelatură : piesa din vîrful catargului la care se prind manevrele fixe şi raiurile manevrelor mobile.

Cavalet : suport de lemn sau metal pe care stă iahtul pe cheu sau în hangar.

Cockpit : postul de navigaţie exterior al iahtului, etanş şi autovidor, unde stă timonierul şi echipajul pe timpul marşului. La *„HAI—HUI 2"*, ca la majoritatea iahturilor pînă în 11 m se află la pupa, în spatele cabinei.

Chilă : piesa fundamentală a oricărei nave, situată longitudinal pe fundul acesteia, care susţine întreaga construcţie. Pe chilă se prind coastele, etrava, contra etrava, etamboul şi oglinda. Etrava este piesa de la prova care închide nava şi despică apa. Oglinda este piesa care închide pupa.

Chila fixă : piesă turnată din fontă sau plumb, de formă hidrodinamică, prinsă cu buloane de chilă, avînd rolul să echilibreze iahtul sub vele, să-i permită să urce în vînt, cu statut de „hopa Mitică".

Dinghy : barcă mică de serviciu, gonflabilă, din pînză pe schelet metalic, sau rigidă, pentru naveta iaht-uscat.

Greement : ansamblul arborilor (catargelor) vergelor, picuri, ghiuri, manevrelor fixe și mobile, precum și al velelor unui velier. La *„HAI—HUI 2"* greementul se compune din : catarg, ghiu, sarturi, straiuri, fungi, școte, vela randă și vela foc. Pe catarg, mai jos de capelatură se găsește fixată Cruceta, formată din două brațe (antene) orizontale, pentru călăuzirea sarturilor.

Ghiul : vergă articulată pe catarg, la celălalt capăt susținut de balansină, la care se înverghează randa cu marginea de întinsură. Tot la capătul susținut de balansină se fixează raiul școtei prin care se manevrează ghiul.

Jawl : iaht cu două catarge, catargul al doilea (artimon) fixat în spatele cabinei pupa, cînd artimonul se numește și catarg „bate pupa".

Loch : indicator de viteză, totalizator de mile marine.

Manevre fixe : parîme din cablu de oțel care susțin catargul iahtului :
— sarturile susțin catargul în borduri.
— straiurile susțin catargul în plan longitudinal : prova, pupa. Manevrele fixe sînt prinse în vîrful catargului la capelatură, iar în borduri, la prova și pupa, la portsarturi și portstraiuri prin întinzătoare care pot regla tensiunea cablurilor.

Manevre mobile : fungile, cu ajutorul cărora se ridică la post și se coboară velele ;
— școtele cu ajutorul cărora se orientează velele ;
— murele cu ajutorul cărora se trag velele.
Fungile sînt compuse dintr-un cablu de oțel, prelungit cu unul vegetal, sau din fir sintetic. Școtele sînt în general confecționate din fir vegetal, ca și murele.
— balansina ghiului, manevră mobilă din cablu de oțel, care reglează ghiul în plan vertical.

Marangoz : tîmplar, constructor de nave din lemn.

Hublouri : „ferestrele" navelor, întotdeauna etanșe.

Punct (a face punctul) : stabilirea poziției navei, fie față de reperele de la uscat, fie în larg, prin metodele navigației costiere, estimate, astronomice, radiogoniometrice etc.

Ketch : iaht cu două catarge, catargul al doilea (artimonul) fixat înaintea cabinei pupa.

Șavirare : un tur complet de 360° pe care-l descrie catargul unui iaht, cînd din pricina rafalelor și a deferlanților, iahtul se răstoarnă cu chila în sus, și apoi revine în poziția inițială.

Tacheți : piese în formă de T, servind la legarea școtelor și fungilor.

Vele : Mijlocul de propulsie al iahturilor, astăzi confecționate din fibre sintetice (dacron) pe care se exercită acțiunea vîntului.
— vela randă se invergheză la catarg și ghiu.
— focul, velă triunghiulară care se invergheză pe straiul proval.
— școtele ambelor vele sînt aduse la cockpit, de unde se manevrează în funcție de alură, drum de urmat și intensitatea vîntului.

CUPRINS

PLANURI ! 7
LANSAREA ! 47
PROBE PE SIUT-GHIOL ! 49
O RECUNOAȘTERE ÎNDEPĂRTATĂ FULGER, DIN NOU LA IERNAT ȘI ALTE ÎNTÎMPLĂRI ÎNAINTE DE ULTIMA RUNDĂ 52
SĂPTĂMÎNA PATIMILOR 92
ULTIMA RUNDĂ 103
BUN CART ÎNAINTE ! 123
...NOAPTE DE GROAZĂ ! 140
ESCALĂ TEHNICĂ LA MUHU-LIMAN 147
ÎN GOLFUL VARNA 151
VARNA, CU IAHT CLUB, O ÎNTÎLNIRE CU COCONUL DOMNESC VLAD ȘI ALTE ÎNTÎMPLĂRI SURPRINZĂTOARE ! 155
UN „MALENTANDU" ÎN CARE SE AMESTECĂ IARĂȘI VÎNTUL, SUB ESCORTĂ ȘI CEEA CE A URMAT DUPĂ ! 170
DE LA VARNA LA CAP EMINÉ 173
TRAVERSADA 178
ÎN BOSFOR 188

ESCALĂ LA ISTANBUL (I) 194
ESCALĂ LA ISTANBUL (II) 203
ESCALĂ LA ISTANBUL (III) 208
O ZI PE BOSFOR ! 218
SIVRIADA, INSULA DE MARMORĂ A PESCĂRUȘILOR . 221
ESCALĂ LA BURGAZADA, CÎTEVA ÎNTÎMPLĂRI ȘI RĂMÎNEM LA ANCORĂ, ÎNTR-UN GOLF AL INSULEI BÜYÜKADA, ANTICA PRINKIPO 230
LA ECHE ! 237
VIZITĂM BÜYÜKADA, INSULA OLENDRILOR, ÎNTÎMPLĂRI-LIMITĂ ÎN BOSFOR, PĂȚANII CU MOTORUL ȘI REVENIRE LA BEBEK ! 244
ULTIMA ESCALĂ. PREGĂTIRI PENTRU TRAVERSADĂ 252
TRAVERSADA BOSFOR—CAP CALIACRA. ZIUA ÎNTÎIA ! 257
ZIUA A DOUA 260
ZIUA A TREIA 262
O NOAPTE FABULOASĂ ȘI O ÎNTÎLNIRE CARE PUTEA FI FATALĂ ! 265
JOS VELELE ! 270
GLOSAR 275

Lei 14

EDITURA ALBATROS